JEAN-CLAUDE CASTEX



Les Éditions du Phare-Ouest

Bataille navale, 2003

Tableau sur toile de L. Peters (1956-), peintre allemand contemporain
(90 cm x 120 cm)
© Greensills' Gallery, Tullastrasse 7, 77839 Lichtenau-Baden, Allemagne.

En 1697, dans la Baie d'Hudson, Le Moyne d'Iberville s'attaque tout seul à trois vaisseaux anglais. Il coule le premier, force l'équipage du deuxième à capituler, et met le troisième en fuite.

Les Éditions du Phare-Ouest

ISBN 978-2-921668-19-4

INDEX CHRONOLOGIQUE

Aboukir. *Bataille navale d'*

Autre nom: **Bataille du Nil.**

Date de l'action: 1er-3 août 1798.

Localisation: La rade d'Aboukir [ou *Khalij Abu Qir* ou *Abu Qir*] est située en Égypte, à 45 km à l'est d'Alexandrie. Coordonnées géographiques: 31°23' de latitude Nord et 30° 13' de longitude Est.

Conflit: Guerres de la Révolution française [1793-1804]. Directoire [26 octobre 1795 ou *4 brumaire An IV de la République* – 9 novembre 1799 ou *19 brumaire An VIII*]. Campagne d'Égypte [1798-1801].

Contexte: De plus en plus populaire, Napoléon Bonaparte se vit confier, par le gouvernement français qui voulait l'éloigner de France, la conquête de l'Égypte, premier pas vers une possible conquête des Indes [désormais anglaises]. Une armada de 400 navires de transport sous les ordres de l'amiral Brueys quitta Toulon le 19 mai 1798, prit Malte au passage et arriva à Alexandrie le 1er juillet, alors que Nelson, qui sillonnait la Méditerranée en tous sens, était passé à Alexandrie l'avant-veille avant de mettre le cap sur Constantinople.

Inconscient de la valeur stratégique de son escadre, Bonaparte ne s'en soucia plus. Or Brueys, au lieu de rentrer à Alexandrie [comme le lui avait ordonné Bonaparte], où il craignait un échouage, préféra jeter l'ancre dans la rade d'Aboukir.

Chefs en présence ◆**Royal Navy**: contre-amiral Sir Horacio Nelson. ◆**Marine nationale**: François-Paul Brueys d'Aigalliers, simple lieutenant de vaisseau en 1789 et promu amiral par le gouvernement révolutionnaire.

Effectifs engagés

ROYAL NAVY			
NOM	**Canons**	**Équipage**	**Commandant**
1) The CULLODEN	74	600	T. Trowbridge
2) The THESEUS	74	600	R.W. Miller
3) The ALEXANDER	74	600	Alex. Ball
4) The VANGUARD	74	600	contre-amiral Nelson
5) The MINOTAUR	74	600	T. Louis
6) The LEANDER	50	350	T. Thompson
7) The SWIFTSURE	74	600	B. Hallowell
8) The AUDACIOUS	74	600	D. Gould
9) The DEFENCE	74	600	John Peyton
10) The ZEALOUS	74	600	Samuel Hood
11) The ORION	74	600	Sir J. Saumarez



ROYAL NAVY (suite)			
12) The GOLIATH	74	600	Thos. Foley
13) The MAJESTIC	74	600	Geo. Westcott
14) The BELLEROPHON	74	600	Henry Darby
15) The MUTINE [brick]			
Une dizaine de frégates			
Total : 15 vaisseaux de ligne		**8 500 en incluant les frégates**	

MARINE NATIONALE			
NOM	**Canons**	**Effectifs**	**Commandant**
1) Le GUERRIER	74	340 sur 600	
2] Le CONQUÉRANT	74	340 sur 600	
3) Le SPARTIATE	74	340 sur 600	Émériau
4) L'AQUILON	74	340 sur 600	
5) Le PEUPLE-SOUVERAIN	74	340 sur 600	Racord
6) Le FRANKLIN	80	370 sur 650	1er c.-amiral du Chayla
7) L'ORIENT [3-ponts]	120	560 sur 1 000	Casabianca ; amiral Brueys
8) Le TONNANT	80	370 sur 650	Dupetit-Thouars
9) L'HEUREUX	74	340 sur 600	
10) Le TIMOLÉON	74	340 sur 600	
11) Le MERCURE	74	340 sur 600	
12) Le GUILLAUME-TELL	80	370 sur 650	2e c.-amiral Villeneuve
13) Le GÉNÉREUX	74	340 sur 600	
4 frégates			contre-amiral Decrès
La DIANE	48	130 sur 250	
La JUSTICE	44	110 sur 210	
L'ARTÉMISE	36	100 sur 190	
La SÉRIEUSE	36	60 sur 190	
Total		**5 190 sur 9 190**	

Stratégie ou tactique: La baie d'Aboukir forme un demi-cercle qui s'étend depuis la pointe d'Aboukir et l'île du même nom, jusqu'à l'embouchure de Rosette, chenal le plus occidental du delta du Nil. La côte basse n'offrait de fonds adéquats pour le tirant d'eau des navires de la *Marine de la République* [que nous appelons, pour simplifier, *Marine nationale*] qu'à près de 5 km de la côte. Les navires français jetèrent l'ancre sur une ligne parallèle à la côte à partir de l'île



d'Aboukir. Par peur de s'échouer et inconscient de l'attaque qui allait suivre[1], Brueys avait mouillé le début de sa ligne, Le GUERRIER, assez loin de l'île d'Aboukir, ce qui permettra aux vaisseaux anglais de s'infiltrer entre la côte et la ligne française et de l'attaquer à revers.

Les transports de troupes français avaient été réquisitionnés dans les ports italiens. L'escorte en avait été confiée aux débris de l'Escadre du Levant que les Anglais n'avaient pas eu le temps de brûler lorsque Toulon avait été livrée aux

---

[1] Ce qui n'est pas une excuse pour son erreur impardonnable d'avoir placé ses unités navales presque désarmées dans ce traquenard mortel.



Anglais par les Royalistes. Les navires français étaient en si mauvais état, après *l'affaire* de Toulon, qu'une partie de l'artillerie avait dû être débarquée à cause de la résistance précaire des ponts.

Au cours d'un Conseil de guerre des amiraux français, Brueys, qui savait que Nelson le découvrirait tôt ou tard mais *qui n'avait jamais commandé au feu, opta pour la défensive* dans cette baie étant donné que les effectifs, réduits de moitié, des vaisseaux français ne leur permettaient pas de manœuvrer le navire et l'artillerie en même temps. « Les navires étaient en trop mauvais état et manquaient de bras », arguait-il avec quelque raison. Par contre, le contre-amiral Blanquet et plusieurs autres officiers préféraient se battre en haute mer, malgré le manque de marins. Ce fut bien sûr Brueys qui eut le dernier mot. De plus, au mouillage, les vaisseaux **embossés** avaient l'avantage de ne combattre que d'un bord ; cela corrigerait les effets de l'insuffisance numérique des équipages français. Mais, par sa tactique extrêmement efficace[2], Nelson neutralisa cet avantage des Français.

L'amiral français fit en outre installer une batterie légère sur l'îlot d'Aboukir : 5 ou 6 petites pièces de six, deux mortiers. Ce qui était largement insuffisant pour empêcher les Anglais de franchir l'espace entre cette île et la ligne française.

L'un des deux éléments essentiels de cette victoire anglaise fut **la surprise**. En effet, près de la moitié des équipages français avaient *inconsidérément* reçu l'ordre de débarquer pour travailler à terre dans un rayon assez grand : creuser des puits afin d'effectuer le ravitaillement en eau, parcourir la région pour approvisionner la flotte en vivres.

Le dernier jour, apprenant que l'escadre anglaise arrivait, Brueys envoya des messagers pour rappeler en hâte l'autre moitié de ses équipage qui battait la contrée ; 4 000 marins ne seraient pas de retour le jour de la bataille et les navires français se retrouvèrent avec à peine assez d'artilleurs pour mettre en action l'un des deux bords. *Le manque d'effectifs aurait empêché les Français d'appareiller et de combattre sous voiles* même si Brueys en avait eu le dessein. De toute la bataille, L'ORIENT ne put utiliser ses obusiers et les canons de ses gaillards, n'ayant sur le pont que des officiers et quelques timoniers[3].

L'amiral français fit aussi doubler les points d'ancrage des navires et barrer les espaces entre les vaisseaux par des câbles de chanvre afin d'empêcher que sa ligne de bataille ne soit coupée.

Le génie de Nelson remporta la victoire, dans la mesure où ce fut lui qui prit la décision et non pas le capitaine Foley, l'un de ses officiers. En dépit de sa

2 Attaque des deux bords, en tenaille.

3 Selon Carl von Clausewitz, « La surprise devient... le moyen d'acquérir la supériorité numérique, mais, étant donné son effet moral, il faut aussi la considérer comme un principe autonome » [*De la Guerre*, chap. IX, p. 207].



supériorité numérique en unités navales et, surtout, en effectifs, Nelson décida de *multiplier cette supériorité* en attaquant **en tenaille**[4] chaque vaisseau français à l'ancre avec plusieurs vaisseaux anglais[5]. Il attaqua en détail l'avant-garde puis le Corps de bataille français, sachant qu'à cause de la direction du vent, les autres éléments français [*sous le vent*] ne pourraient leur porter secours. Ainsi put-il attaquer en tenaille chaque élément français à plus de deux contre un. La seule façon d'obliger les Anglais à s'attaquer à l'ensemble de l'escadre française aurait été que l'avant-garde *coupe ses câbles* et se laisse dériver vers l'arrière-garde française[6].

Le grand théoricien militaire américain Mahan commenta ainsi le comportement de l'amiral Villeneuve : « Son inaction à cette occasion a été abruptement critiquée, non seulement en son temps mais jusqu'à présent. Globalement, les sentiments d'écrivains professionnels français précisent que son courage, quoique tout à fait certain, était plutôt du type passif ; et que dans la Baie d'Aboukir, il aurait vraiment pu se permettre, même en considérant le temps, de faire monter en ligne les vaisseaux de l'arrière ; ce qu'il eut le tort de ne pas faire[7]. »

Deux commentaires, avant de passer à la description détaillée de l'action ; paradoxalement, cette victoire entraîna un retard pour les Anglais dans leur installation en Égypte. L'armée française se trouvait littéralement enfermée dans ce

4 Par les deux bords, et même dans certains cas par la poupe et la proue.

5 La recherche de la supériorité numérique est probablement la tactique la plus efficace, fortement préconisée par Sun Tzu et les autres théoriciens militaires quelle que soit l'époque. Le Principe 13 du VIe chapitre de *L'Art de la Guerre* de Sun Tzu le prescrit clairement : « Si je suis capable de déterminer les dispositions de l'ennemi tout en dissimulant les miennes, dans ce cas je peux me concentrer et lui doit se disperser. Et si je me concentre alors qu'il se disperse, je peux utiliser la totalité de mes forces pour attaquer une fraction des siennes. J'aurai donc la supériorité numérique. Alors, si je peux utiliser le grand nombre pour frapper une poignée d'hommes à l'endroit choisi, ceux qui ont affaire à moi se trouveront réduits à la dernière extrémité. » Le commentateur Tu Mu précise que des stratagèmes peuvent être utilisés pour obtenir cette supériorité numérique, localement et momentanément : « En plein jour, je l'abuse par le jeu des drapeaux et des étendards, et, le soir, je l'égare par des battements de tambours. Alors, tremblant de frayeur, il divisera ses forces par mesure de précaution. »

6 Carl von Clausewitz aussi insiste sur l'importance de la supériorité numérique dans l'engagement. Il le souligne fortement au chapitre 8 du Livre III de son *De la Guerre*, et y consacre l'entier chapitre 3 du Livre V. « Si l'on examine en toute impartialité l'histoire militaire moderne, il faut reconnaître que la supériorité numérique devient de jour en jour plus décisive. » Selon Clausewitz : « De nos jours, les armées sont à un tel état d'égalité au point de vue des armements, de l'équipement et de l'entraînement, qu'entre les meilleures et les plus mauvaises la différence n'est plus très grande sous ces rapports... le succès dû à la supériorité numérique doit être bien plus certain... On chercherait vainement dans l'histoire militaire moderne un exemple de bataille où la victoire ait été remportée sur un ennemi deux fois plus fort, comme cela se produisait jadis. » D'où cette recherche de supériorité, au moins momentanée.

7 Capitaine A.T. Mahan, *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793-1812*, vol. I, p. 272, voir *in fine*. Au sujet de la bataille elle-même, cet Américain d'origine irlandaise, dont le manque d'objectivité n'est pas le moindre défaut, s'exprime ainsi : « Telle fut dans ses grandes lignes, la célébrée bataille du Nil, la plus complète des victoires navales, et parmi les plus décisives, au moins de l'histoire immédiate. Durant le combat, les Français perdirent 11 des 13 vaisseaux de ligne et 3 500 hommes, tués, blessés ou noyés ; parmi lesquels le commandant en chef et trois commandants de vaisseaux, un contre-amiral et 6 commandants de vaisseaux blessés... »



pays, et cela desservit en un sens les militaires anglais qui n'osèrent pas prendre pied. De plus, il semble surprenant qu'à deux contre un, et contre des vaisseaux presque vides, les Anglais aient mis tant de temps pour vaincre Villeneuve.

Résumé de l'action : Après avoir longuement recherché l'escorte de la flotte française de transport, l'escadre anglaise la localisa enfin. Le secteur du mouillage étant très mal connu des cartographes anglais, The ZEALOUS [Samuel Hood], The GOLIATH, The THESEUS et The ORION avancèrent les premiers à la sonde afin de ne pas s'échouer. Ils vinrent passer entre l'île d'Aboukir et Le GUERRIER, premier de la ligne française. Moins chanceux, The CULLODEN s'échoua et resta pris dans un banc de sable jusqu'au lendemain. Furieux de devoir se contenter de servir de balise pour éviter aux autres de venir s'enliser, son capitaine, incapable de participer à la récolte de lauriers, assista à cette victoire laborieuse contre des navires français presque dépourvus d'équipage. Se sentant ridicule aux yeux de tous, il ne décoléra pas pendant plusieurs jours. Les canons, de trop faible calibre, en batterie sur l'îlot d'Aboukir ne firent aucun mal aux navires anglais qui leur passèrent sous le nez. Leurs coups tombèrent tous trop court, n'éclaboussant même pas leurs cibles mouvantes.

Il était 17 h 30. Seuls les deux premiers navires français, Le GUERRIER et Le CONQUÉRANT ouvrirent un feu dense sur l'avant-garde anglaise dont ils supportaient tout le poids, alors que les effectifs réduits de leur équipage ne leur permettaient que d'armer un bord sur deux et que les autres vaisseaux français, enchaînés à leurs ancres[8] et de toute façon *sous le vent*, ne pouvaient plus manœuvrer.

Les quatre navires de l'avant-garde anglaise stoppèrent donc à bonne distance du GUERRIER et du CONQUÉRANT afin de riposter. Bientôt sous l'avalanche de fer et de feu, les deux navires français furent réduits à l'état de pontons flottants. Le GUERRIER se battra pourtant jusqu'à 21 h avant de baisser pavillon, le pont littéralement recouvert de morts. Le CONQUÉRANT fut, par contre, mis hors de combat plus rapidement par des coups au but plus heureux.

Pendant ce temps, le gros des forces anglaises attaquait par l'Est. Au début, personne n'osait affronter les redoutables 120 canons du navire-amiral français ORIENT, malgré son équipage en sous-effectifs. Puis The BELLEROPHON et The MAJESTIC se sacrifièrent. Après un violent échange de coups, The BELLEROPHON se trouva désemparé. Incapable de manœuvrer pour rompre le combat, il fut contraint de couper ses câbles afin de se laisser dériver loin des bouches à feu de L'ORIENT. Mais le vent soufflant du Nord-Ouest, la triste

[8] Les effectifs réduits ne permettaient pas de combattre en haute mer et de manœuvrer les voiles en même temps.



fatalité le fit lentement dériver devant les batteries meurtrières du TONNANT, de L'HEUREUX et du MERCURE qui concentrèrent tout leur feu sur lui dans l'espoir de l'achever, véritable « passage à tabac » au canon. L'un après l'autre, les mâts du BELLEROPHON s'abattirent avec fracas, tuant dans leur chute de nombreux marins anglais. Henry Darby, son capitaine, hurla alors au TONNANT qu'il capitulait, mais les navires français, enchaînés dans leurs câbles, ne purent l'amariner. The BELLEROPHON, hors de combat, continua donc de dériver jusqu'à ce qu'il sorte de la zone de feu.

The MAJESTIC, qui perdit son commandant dans la bataille, fut lui même réduit à l'état de ponton flottant par les canonniers de L'ORIENT.



Nelson recevant l'épée d'un capitaine espagnol.

Profitant de cela, The ALEXANDER réussit à s'infiltrer entre L'ORIENT et Le TONNANT, vint mouiller contre le quart arrière de L'ORIENT, désarmé[9], et commença à truffer la coque du trois-ponts français de ses boulets meurtriers. Quoique deux fois grièvement blessé, l'amiral français refusa de se laisser emmener à l'abri.

[9] Le quart arrière de la coque est dépourvu d'artillerie et donc mal défendu.



Jusque-là, durant les quatre premières heures du combat, l'arrière-garde française[10], dont chaque bâtiment se trouvait solidement et inutilement ancré au fond de la mer par deux grosses ancres, une petite et quatre grelins, n'avait pas encore participé à la bataille[11]. Villeneuve avait obstinément laissé un petit nombre de navires français soutenir le combat contre la totalité des forces anglaises. D'ailleurs, étant placé *sous le vent*[12] par rapport au combat, il ne pouvait pas louvoyer pour remonter le vent en plein combat. En fait, la seule façon d'obliger les Anglais à faire face à toutes les forces françaises aurait été que l'avant-garde et le centre français coupent leurs câbles et se laissent dériver vers l'arrière-garde. C'est ce que fit, de sa propre initiative, Le PEUPLE-SOUVERAIN, voulant venir au secours de L'ORIENT, dont l'amiral et le commandant de bord venaient d'être blessés. Il dériva jusqu'à la hanche arrière de l'Orient. Mais cette diversion permit au LEANDER de s'infiltrer dans le créneau laissé libre par Le PEUPLE-SOUVERAIN et Le FRANKLIN se trouva ainsi encerclé par cinq navires anglais qui le truffèrent de boulets, à bout portant. L'amiral du Chaylat fut blessé et perdit connaissance. Bientôt, il ne lui resta que trois pièces d'artillerie en état de service pour riposter contre les centaines de pièces anglaises.

La nuit commençait à tomber. Le PEUPLE-SOUVERAIN et Le CONQUÉRANT avaient fini par se rendre. Par contre, Le SPARTIATE se déchaînait contre The VANGUARD du contre-amiral Nelson. Ce dernier eut un œil emporté par un éclat, mais reprit courageusement sa place à son banc de quart, dirigeant la bataille tout entière et son combat singulier contre Le SPARTIATE, lequel totalisa bientôt 76 boulets sous sa ligne de flottaison. Il se mit à faire eau de toutes parts, ses soutes à poudre furent noyées, ses pièces détruites les unes après les autres et toute défense devint impossible. Émériau fit alors amener son pavillon, mais Nelson lui fit rendre son épée : « Rendez-lui son épée. Il s'en est trop bien servi », dit-il à l'officier qui lui apportait.

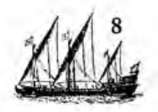
Durant toute la soirée, le navire-amiral français L'ORIENT se battit avec ardeur et désespoir. Presque tout son équipage était hors de combat et ses batteries détruites. De nombreux incendies successifs, éteints avec grande difficulté, l'avaient forcé à noyer les poudrières. Il continua néanmoins le combat contre une multitude d'agresseurs jusqu'à 22 h, heure à laquelle une gigantesque explosion vint le volatiliser. La déflagration provoqua un début d'incendie sur deux vaisseaux anglais. Pendant quelques instants de surprise, la bataille cessa. Puis elle reprit de plus belle. Dans la nuit noire éclairée seulement par les incendies, la

---

10 Cette arrière-garde était la Division Villeneuve. Sans vouloir s'acharner sur le futur vaincu du cap Trafalgar, on peut affirmer que l'amiral Villeneuve ne montra pas une grande initiative au cours de ce combat naval d'Aboukir, pas plus que sept ans plus tard à Trafalgar. Nous verrons plus loin pourquoi il commandait l'escadre combinée à Trafalgar.

11 Elle n'avait reçu aucun ordre de l'amiral.

12 Contre le vent.



bataille continuait entre adversaires acharnés. Nelson avait ordonné aux vaisseaux anglais d'allumer quatre fanaux au mât d'artimon afin de se reconnaître et de ne pas se canonner mutuellement.

À minuit, épuisé, Le FRANKLIN, réduit à l'état de ponton flottant, amena son pavillon. Il ne lui restait qu'une poignée d'hommes valides.

Désormais, seul Le TONNANT, réduit lui-aussi à l'état de ponton, continuait la bataille. Le commandant Dupetit-Thouars animait ses hommes depuis son banc de quart. Il eut successivement les deux bras arrachés, puis une jambe, sans pour autant cesser d'exciter l'ardeur de son équipage. Indomptable dans la souffrance atroce qu'il endurait, il fit placer ce qui restait de son corps dans un baril de son afin de continuer à se tenir en position verticale. Son dernier ordre avant d'expirer fut de *clouer le pavillon et de couler Le TONNANT plutôt que de se rendre.*

À 2 h du matin, Le MERCURE et L'HEUREUX, attaqués à leur tour, durent se jeter à la côte afin de ne pas être coulés et de continuer la bataille jusqu'à 7 h du matin. Deux navires se placèrent dans l'intervalle pour aller attaquer la division d'arrière-garde commandée par Villeneuve dont ce fut la seule participation à la bataille. À l'aube, il réussit à sauver deux de ses trois navires d'arrière-garde[13]. Quant aux frégates de Decrès, deux réussirent à s'échapper du traquenard.

Le TONNANT continua le combat jusqu'au lendemain 3 août. Dans la soirée du 2, le lieutenant Briard, qui avait pris le commandement de cette épave sanglante, repoussa une première sommation à se rendre. The THESEUS et The LEANDER s'acharnèrent contre lui toute la nuit, mais ce ne fut que le lendemain matin qu'il fut enfin tué et que les survivants purent cesser le combat.

Pertes ◆**Français**: le bilan de cette bataille de trois jours était lourd pour les Français: 11 vaisseaux de ligne perdus sur 13, 1 700 tués, 1 500 blessés et un millier de prisonniers; soit 4 200 sur 5 200 combattants ou 81 % de perte; de toute évidence, la résistance des Français avait été acharnée. ◆**Anglais**: 1 000 tués et blessés sur 8 500 combattants au total, soit 12 % des effectifs. Tous les vaisseaux furent fortement endommagés, mais aucun ne fut perdu, sauf The LEANDER qui fut capturé par Villeneuve alors que ce dernier avait mis le cap sur Naples afin d'aller annoncer à l'Europe la victoire de Nelson.

Conséquence de cette défaite française: Les conséquences de la trahison des cadres aristocrates de la flotte française à Toulon se faisaient encore sentir. La bataille d'Aboukir, en détruisant le reste de la flotte de la Méditerranée, bloqua

[13] Le TIMOLÉON rompit son mât de misaine en essayant d'appareiller et dut se jeter à la côte où son équipage l'incendia afin qu'il ne tombât pas aux mains des Anglais.



Bonaparte en Égypte. Les divisions de Villeneuve et de Decrès mirent le cap sur Corfou puis sur Malte avec Le GUILLAUME-TELL, Le GÉNÉREUX, La DIANE et La JUSTICE. Le 30 mars 1800, alors que Le GUILLAUME-TELL [80 canons] essayait de quitter Malte, bloquée par une escadre anglaise, il fut attaqué par trois navires anglais : The FOUDROYANT [80 canons], The LION [64 canons] et The PENELOPE [44 canons]. Le navire français combattit durant huit heures trente, de minuit à 8 h 30 du matin le 31 mars. Finalement, après avoir perdu tous ses mâts et mis à mal ses adversaires, ce fut la frégate anglaise qui fut seule capable de l'amariner pour le remorquer jusqu'à *Syracuse*[14].

Cependant, selon Mahan lui-même[15], le crédit de la victoire fut contesté à Nelson. « Il a été discuté dans quelle mesure le crédit de cette puissante manœuvre appartient à l'amiral ; jusqu'à quel point le vaisseau de tête [capitaine Foley], qui contourna l'avant de la ligne française, montra à la ligne anglaise par quel moyen l'ennemi pouvait être le plus effectivement vaincu. » Dans cette discussion, l'auteur n'a pas l'intention d'entrer ; il notera seulement une omission dans le plein traitement de la question effectué par le soigneux et laborieux éditeur de la correspondance de Nelson, Sir Harris Nicolas, qui ne put atteindre une décision. Dans *Life of Admiral Saumarez*, de Ross, il est noté que, en discutant les tactiques variées par lesquelles les ennemis pouvaient être attaqués, Saumarez offensa Nelson en disant qu'« il avait vu les mauvaises conséquences de doubler un ennemi, spécialement dans une action de nuit » ; et n'avait pas été d'accord avec l'amiral sur le plan d'attaque, parce qu'« il n'avait jamais fallu deux vaisseaux anglais pour s'emparer d'un Français[16], et que les dommages qu'ils pouvaient s'infliger l'un à l'autre pouvaient les rendre tous deux incapables de faire face à un vaisseau ennemi qui n'avait pas été engagé. L'objection de Saumarez, donc, quoique non sans fondement, fut justement repoussée ; mais elle n'aurait pas pu être soulevée si Nelson n'avait pas fait le projet précis de doublage – un vaisseau britannique de chaque côté de chaque ennemi – car dans aucune autre position le risque de blessures mutuelles aurait été sérieux... Dans le cas présent, il [Nelson] n'aurait pas pu, sans faire preuve de folie, ordonner rigoureusement au capitaine Foley quelle voie suivre. Seul l'homme sur le pont du GOLIATH, en surveillant la sonde, pouvait avec justesse juger ce qui devait être fait à chaque instant. » L'écrivain et historien américain Fenimore Cooper, auteur du Dernier des Mohicans, a attribué, dans la préface de son œuvre *Two Admirals*, tout le bénéfice de sa combinaison tactique aux commandants de vaisseaux, sous la haute autorité du capitaine Ball de L'ALEXANDER. Il le savait par le commodore Morris de la marine américaine qui l'avait appris d'officiers anglais. Il est vrai que Cooper, dans la même préface, assurait que : « *If Nelson had led in upon an American fleet,*

14 Port de la côte orientale de Sicile, ancienne colonie corynthienne.

15 Mahan, *op. cit.*

16 Ce qui prouve que même les connaissances d'un amiral peuvent être prises en défaut !



as he did upon the French at the Nile, he would have seen reason to repent the boldness of the experiment», alors que la flotte américaine était embryonnaire[17].

SOURCES ET LECTURES : ◆*An Historical Narrative of the Destruction of the French Fleet [at Aboukir], Admiral Sir Horatio Nelson, etc.*, Londres, 1798. ◆*Les Marins de la République. Le Vengeur et les droits de l'homme. La Loire et la Bayonnaise. Le treize Prairial. Aboukir et Trafalgar*, H. Moulin, Paris, 1882. ◆*At Aboukir and Acre : a Story of Napoleon's Invasion of Egypt*, George Alfred Henty, Publication, Blackie & Son, Londres, 1899. ◆*Nelson against Napoleon : from the Nile to Copenhague, 1798-1801*, publié par Robert Gardiner avec le National Maritime Museum, Chatham, Londres, 1997. ◆*La bataille d'Aboukir 1798 : Nelson contrarie la stratégie de Bonaparte*, Michèle Battesti, Economica, Paris, 1998. ◆*Nelson and the Nile : the Naval War against Bonaparte, 1798*, Brian Lavery, Chatham, Londres, 1998.

[17] Cité par Mahan dans *op. cit.*, note p. 275.



Algésiras. *Bataille navale d'*

Date de l'action: 6 juillet 1801.

Localisation: Algeciras, Espagne ; le golfe d'Algésiras baigne le rocher de Gibraltar, *Colonne d'Hercule* septentrionale[1]. Coordonnées géographiques : 36° 08' de latitude Nord et 05° 30' de longitude Ouest.

Conflit: Guerres de la Révolution française, 1893 – 18 mai 1804. Deuxième Coalition, de mars 1799 jusqu'au Traité de Lunéville (9 février 1801) et à la Paix d'Amiens (25 mars 1802). Consulat, 10 novembre 1799 – 18 mai 1804 [*18 brumaire, An VIII*].

Contexte: Le contre-amiral Linois, qui était sous les ordres de l'amiral Ganteaume, fut chargé de commander une division de trois vaisseaux de guerre et d'une frégate qui devait faire cap sur Cadix afin de se joindre à l'escadre combinée franco-espagnole[2]. L'ensemble de ces forces devait revenir en Méditerranée afin de soutenir l'escadre de l'amiral Ganteaume.

Le 13 juin, Linois sortit de Toulon et fit voile vers Cadix. Lorsqu'il eut doublé le cap Gata et alors qu'il se disposait à *embouquer*[3] le détroit de Gibraltar, il apprit par un bâtiment espagnol que Cadix était bloquée par l'escadre anglaise de l'amiral James Saumarez. Linois était lui-même suivi par des bâtiments anglais auxquels il avait auparavant donné la chasse et qui appartenaient à l'escadre de l'amiral Warren. Pris entre les deux escadres ennemies, Linois entra dans la baie de Gibraltar. Il mouilla dans la rade d'Algésiras le 4 juillet. Lorsque l'amiral Sir James Saumarez reçut cette nouvelle, il accourut avec sa division[4]. Le 6 au matin, Saumarez arriva à l'entrée de la baie de Gibraltar ou golfe d'Algésiras.

Chefs en présence ◆**Marine nationale** : contre-amiral Linois. ◆**Royal Navy** : Sir James Saumarez.

Effectifs engagés ◆**Royal Navy** : 6 vaisseaux de ligne dont 3 de 84 canons ainsi que 3 de 74. ◆**Marine nationale** : 3 vaisseaux et une frégate.

Stratégie ou tactique: Les vents variaient alors du Nord au Nord-Ouest. La ligne française se composait, du Nord au Sud, du FORMIDABLE, du DESAIX, de L'INDOMPTABLE et, enfin, de la petite frégate La MUIRON. Cette *ligne d'embossage* devait être soutenue à sa droite [aile sud] par une *batterie* de sept pièces de

---

1 L'autre étant le rocher de Ceuta au nord du Maroc.

2 Six vaisseaux espagnols cédés à la France et qui attendaient des équipages français à Cadix, de même que Six autres vaisseaux espagnols, commandés par l'amiral don Juan Moreno.

3 **Embouquer** : de **en** [dans] et **bouque** [bouche] ; s'engager dans une passe étroite.

4 Trois vaisseaux de 84 canons : The CAESAR, The POMPEE, The SUPERB ; 3 de 74 : The ANNIBAL, The AUDACIOUS, The VENERABLE ; une frégate et un lougre.



24 et de 18 livres établie sur un écueil appelé *Île-Verte* et à sa gauche [aile nord] par une batterie côtière appelée *batterie Saint-Jacques*, armée de 5 pièces de 18 livres. Ces deux batteries étaient en mauvais état et mal approvisionnées au moment de la bataille. Voyant que les vaisseaux français étaient embossés[5] assez loin de la côte et que leur ligne de bataille n'était pas parfaitement flanquée[6], l'amiral Saumarez[7] voulut imiter la manœuvre de l'amiral Nelson au combat d'Aboukir[8] : il fit prendre la tête de la ligne au vaisseau The VENERABLE, dont le capitaine connaissait parfaitement l'ancrage dans la baie. Tenant le vent, il fit gouverner sur Le FORMIDABLE dans le but de doubler ce vaisseau, de passer entre la terre et la ligne d'embossage et de mettre par conséquent la division française entre deux feux. Mais Linois comprit immédiatement le danger et ordonna de couper les câbles.

Résumé de l'action : Au moment où l'escadre anglaise doublait le Cabo del Carnero, la division française, mouillée par 10 ou 12 brasses devant Algésiras, était en mouvement pour prendre sa ligne de bataille. À 8 h du matin, les bâtiments anglais se trouvaient à portée de canon de l'Île-Verte ; la batterie espagnole tira sur eux et le combat de la droite à la gauche [du Sud au Nord] s'engagea à mesure que l'escadre anglaise prolongea sa ligne. L'amiral Linois, sur Le FORMIDABLE, jugeant de la tactique de l'attaque de son adversaire par la manœuvre du vaisseau de tête et des deux suivants, donna immédiatement le signal de couper les câbles pour s'échouer afin de ne pas être pris en tenaille. Il ne voulait pas jouer le rôle du héros malheureux dans une deuxième édition de la Bataille d'*Aboukir*.

La brise avait molli et variait du Nord au Nord-Est. Le mouvement d'abatée[9] fut long et inégal : Le DESAIX souffrit des *enfilades* des vaisseaux qui le canonnaient. L'INDOMPTABLE, en touchant, se trouva placé dans une position critique mais ne ralentit pas son feu. Le FORMIDABLE présenta le travers au large et l'avant au chef de file de la ligne anglaise, lequel atteignit l'avant du vaisseau français. Deux autres vaisseaux anglais s'embossèrent à portée de fusil. Ce premier engagement dura deux heures.

Ayant pu réussir à doubler la gauche de la ligne française, les Anglais voulurent s'emparer de l'Île-Verte, dont la batterie espagnole, clé de la bataille, mal approvisionnée et mal servie par ses canonniers, avait cessé de tirer. La frégate

---

5 C'est-à-dire **immobilisés** par plusieurs ancres.

6 Puisque les deux batteries se trouvaient en mauvais état de fonctionnement.

7 Non content d'avoir deux fois plus de vaisseaux que les Français.

8 Attaque par la totalité de ses forces d'une partie des forces françaises ; destruction de ces dernières ; puis attaque du reste des forces françaises. « Si je peux utiliser le grand nombre pour frapper une poignée d'hommes... » [*L'Art de la Guerre*, Principe 13, chap. VI] voir *in fine*. Nelson renouvellera cette tactique au cap Trafalgar.

9 **Abatée** ou **abattée**, n.f., mouvement d'un navire sans vitesse, dont la proue s'écarte de la ligne du vent. *Dictionnaire de la navigation maritime*, Josse Schoonheyt, les Éditions du Phare-Ouest.



COMBAT NAVAL
D'ALGESIRAS

La MUIRON, mouillée entre la terre et L'INDOMPTABLE, souffrait beaucoup du feu des deux derniers vaisseaux de la ligne anglaise. Le capitaine de cette frégate vit les embarcations anglaises se diriger vers cette île. Il détacha alors les 130 fusiliers-marins de la frégate sous le commandement d'un capitaine d'infanterie. Cette compagnie arriva juste assez tôt pour empêcher les Anglais de débarquer. L'un de leurs canots fut coulé bas et un autre pris. Ce renfort dans l'Île-Verte changea la face des choses. Des canonniers français prirent en charge la batterie qui se remit à tirer avec intensité. L'un des vaisseaux anglais, The POMPEE, toucha un haut-fond situé devant cette batterie qui le prit pour cible. Le vaisseau anglais subit un moment le feu de cette batterie et du vaisseau français L'INDOMPTABLE ; il amena son pavillon, mais fut remorqué par des chaloupes anglaises venues de Gibraltar[10]. Entraîné par le courant, il ne put être amariné par les Français.

10 Ce qui était en violation du droit international en ce qui concernait les prises de guerre.



Après l'échouage des vaisseaux français, sept chaloupes-canonnières espagnoles sortirent du port d'Algésiras pour venir fermer la gauche de la ligne sous la protection de la batterie Saint-Jacques. Elles prirent une part si vive à la bataille que cinq d'entre elles furent coulées ou mises hors de combat. Comme la batterie espagnole Saint-Jacques avait aussi ralenti son feu, le général de brigade Devaux prit un détachement de troupes de terre à bord du DESAIX, se porta sur la batterie et la remit en action plus efficacement et avec une meilleure précision.

La bataille navale avait repris plus violemment que jamais. Sous le feu des batteries des vaisseaux français et des batteries côtières, trois des vaisseaux anglais perdirent leurs mâts de hune et tous subirent des avaries de voiles. Aussi, ceux qui étaient embossés coupèrent leurs câbles. The ANNIBAL, échoué près du FORMIDABLE, subissait le feu de la batterie Saint-Jacques et celui de ce vaisseau français. Il amena son pavillon à 14 h. L'amiral Saumarez l'abandonna, fit cesser le combat qui avait duré six heures et se retira sous les canons de Gibraltar avec les quatre vaisseaux qui lui restaient.

Pertes ◆**Royal Navy** : les Anglais avaient perdu le tiers de leurs forces. The ANNIBAL resta au pouvoir des Français. The POMPEE fut entièrement dématé. ◆**Marine nationale** : pertes humaines inconnues.

Conséquence de cette défaite anglaise : Malgré leur victoire, les Français ne trouvèrent pas à Algésiras les moyens de se remettre parfaitement en état, tandis que les Anglais purent, à Gibraltar, utiliser toutes les ressources nécessaires de cet arsenal pour réparer les bâtiments et renforcer les équipages.

SOURCES ET LECTURES : ◆« La dernière compagne de l'amiral de Linois », André Auzoux, in *Revue des études historiques*, A. Picard et fils, Paris, 1909, 97 p. ◆*Memoirs and Correspondence of Admiral Lord de Saumarez, from Original Papers*, par le contre-amiral (*rear admiral*) Sir. John Ross, 2 vol., Londres, 1838. ◆*Observations on Naval Tactics, and on the Claims of Mr. Clerk, of Eldin*, avec des extraits de lettres de Sir J. Saumarez « in refutation of Mr. Clerk's Tactics being known to Admiral Lord Rodney in 1782 », Londres.



Cimeterre

L'Anse-aux-Papillons. *Combat naval de*

Date de l'action: 1629.

Localisation: Île de Saint-Christophe [St-Kitts]. Coordonnées géographiques: 17° 20' de latitude Nord et 62° 45' de longitude Ouest.

Conflit: Guerre de Trente Ans dans les Antilles; 1618-1648.

Contexte: Le 8 septembre 1629, une flotte espagnole attaqua les établissements anglo-français de l'île de Saint-Christophe. Le 18 septembre, les Espagnols s'en emparèrent et déportèrent 120 Français et 600 Anglais. Le Français Giron débarqua, quelque temps après, à Saint-Christophe dans *L'Anse-aux-Papillons* et y trouva des Anglais, qui s'étaient réfugiés dans les bois pendant l'attaque espagnole, et qui, par la suite, avaient pris la place et les biens des colons français.

Chef en présence ◆**Français**: le capitaine Giron.

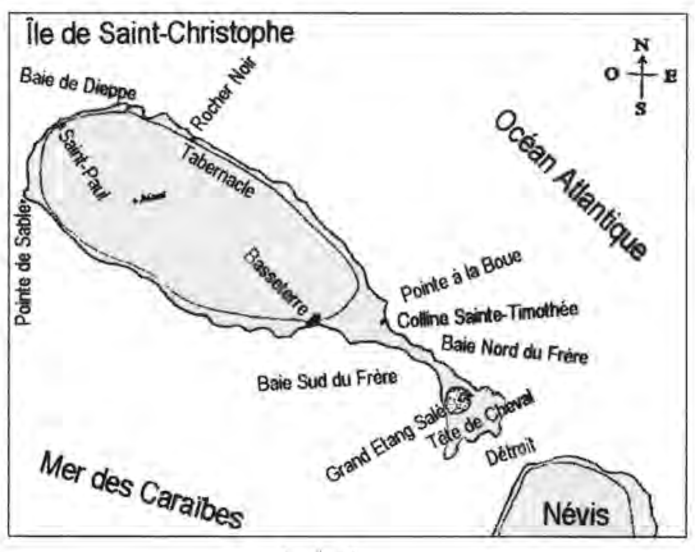
Effectifs engagés ◆200 à 300 hommes.

Stratégie ou tactique: Attaque au canon et à l'abordage.

Résumé de l'action: Les Anglais refusant de rendre à Giron les terres des Français, ces derniers attaquèrent trois de leurs vaisseaux, en enlevèrent deux à l'abordage, jurant que si le troisième tirait un seul coup de canon, ils le couleraient.

Pertes ◆Les Anglais perdirent trois vaisseaux. Les pertes humaines sont inconnues.

Conséquence de cette défaite anglaise: Ainsi, Giron put renvoyer 350 colons français dans leurs terres.





SOURCES ET LECTURES : ◆*Histoire des Antilles-Guyane par l'image. De Saint-Christophe à Matinino*, Mario Mattioni, Désormaux, Fort-de-France, 1986. ◆*Histoire des Antilles et des colonies françaises, espagnoles, anglaises, danoises et suédoises*, Paris, 1849. ◆*Histoire des Antilles françaises, XVIIe-XXe siècle*, Paul Butel, Perrin, Paris, 2002. ◆« Histoire des Antilles », Jacques Adélaïde-Merlande, in *La grande encyclopédie de la Caraïbe*, Sanoli, 1990. ◆*The French Invasions of St. Kitts-Nevis*, Sir. Thomas Reginald Saint-Johnston, K.C.M.G., Leeward Islands Government Printing Office, Antigua, 1931. ◆*Historic Heritage of St. Kitts, Nevis, Anguilla*, Kathleen D. Manchester, Port of Spain, 1971.

Arnemuiden. *Bataille navale d'*

Date de l'action: 23 septembre 1338. Première bataille navale de la guerre de Cent Ans.

Localisation: Arnemuiden[1], près de Middelbourg, dans l'île de Walcheren, Pays-Bas. Coordonnées géographiques: 51°30' de latitude Nord et 03°41' de longitude Est. Arnemuiden était un port important de l'île de Walcheren. Aujourd'hui, la ville est isolée de la mer par des polders.

Conflit: Début de la guerre de Cent Ans, 1337-1453.

Contexte: Au temps de Henri Ier d'Angleterre, le plus jeune des fils de Guillaume le Conquérant, un nouvel ordre français de moines réformateurs fut introduit en Angleterre. Il avait pris naissance dans le centre-est de la France, au monastère de Cîteaux. Les moines furent connus sous le nom de Cisterciens, du vieux nom latin du village. Le travail de la terre était l'un de leurs idéaux et les Cisterciens français commencèrent un programme extensif de bonification des sols marécageux de la campagne anglaise, de même qu'ils se mirent à construire des routes et des moulins. Ils découvrirent que l'élevage des moutons pouvait devenir extrêmement profitable et, sous le règne de Henri II[2], l'Angleterre était devenue un important pays quant à l'exportation de la laine[3].

Le 21 septembre 1338, les amiraux français Quiéret et Béhuchet se portèrent sur la côte des Flandres où le roi d'Angleterre se trouvait depuis la mi-juillet avec 11 600 combattants transportés par 200 vaisseaux. En débarquant à Middlebourg, le roi s'était aperçu avec stupeur qu'il avait manqué à sa parole avec ses alliés flamands. Au lieu des 20 000 sacs de laine promis pour rétablir l'industrie drapière flamande, Édouard III n'en avait apporté que 2 500. Il envoya au plus vite chercher de quoi combler le déficit. Ce fut ce que l'escadre française vint intercepter.

Chefs en présence ◆Les amiraux Quiéret et Béhuchet commandaient les navires français. ◆Les Anglais étaient commandés par John Kingston, ayant sa marque sur Le CHRISTOFER.

Effectifs engagés ◆**Français**: 48 galères, 2 caraques et quelques vaisseaux armés d'artillerie, selon une estimation anglaise. ◆**Anglais**: 5 grandes nefs armées d'artillerie, 1 000 hommes d'équipage.

Stratégie ou tactique: *Arnemuiden fut le premier combat naval avec artillerie à feu.*

1 Armouth.

2 1133-1189 ; ce roi d'Angleterre était né au Mans et mourut près de Tours.

3 Isaac Asimov, *The Shaping of England*, Houghton Mifflin Company, Boston, 1969, p. 223.

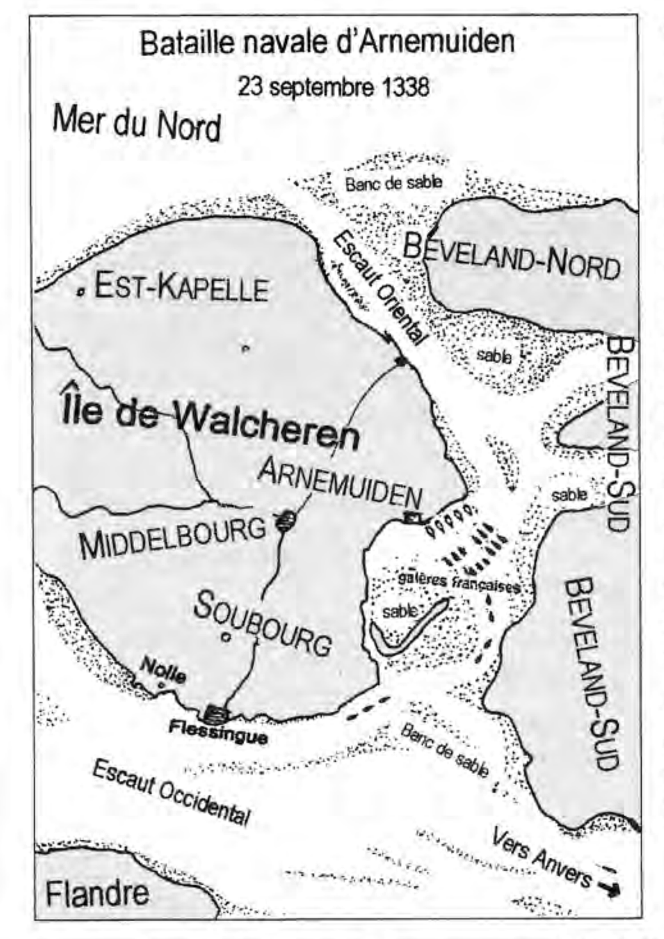
En ce début de la guerre de Cent Ans, il est bon de jeter un coup d'œil sur les deux armées en présence : l'armée française orientée vers *l'offensive* et l'armée anglaise orientée vers *la défensive*, tactiquement.

L'ARMÉE ANGLAISE

- orientée vers la *défensive*.
- service militaire *obligatoire pour tous* à l'intérieur du royaume.
- donc armée *nationale* et de *métier*.
- soldats très bien *payés*.
- l'*infanterie* prédominait largement : infanterie *légère* : archers et ribauds [ou brigands].
- *les brigands* étaient destinés à achever les cavaliers français montés.
- les gens d'armes ne combattaient à cheval qu'exceptionnellement. Il n'y avait donc *aucun mépris du cavalier pour le fantassin*.
- les archers étaient recrutés parmi les gens des communes qui étaient obligés de s'entraîner au tir à l'arc ; c'était donc des *tireurs d'élite*.
- les archers étaient armés d'*arcs longs* en bois d'if qui variaient suivant la grandeur du soldat, entre 1,9 m et 2 m. Un étui protégeait les arcs et les flèches de rechange contre la pluie.
- l'archer était aussi muni d'*un pieu* de 3,3 m servant à faire une herse anti-cavalerie.
- les flèches portaient à 183 m et les archers les plus *rapides* pouvaient en tirer une toutes les cinq secondes.

L'ARMÉE FRANÇAISE

- orientée vers *l'offensive*.
- toute tactique qui n'était pas un *assaut frontal* était considérée comme une lâcheté par les Français.
- les chefs et le roi de France étaient en première ligne des assauts. Mais, de fait, ils risquaient moins la mort que les autres, car capturer le roi ou le connétable vivant permettait d'obtenir une rançon énorme.
- les armes de *jet* [arcs, arbalètes] étaient quelque peu considérées comme des armes de *lâches*, puisque l'arbalétrier ou l'archer pouvait tuer à distance sans grand danger.



◆ Les arbalétriers, les archers et l'ensemble de l'*infanterie*[4] *étaient méprisés* par les chevaliers [nobles], qui considéraient qu'ils ne servaient pas à grand-chose. Les arbalétriers étaient souvent des mercenaires étrangers [Génois]. Ils se vêtaient et s'armaient comme ils pouvaient. C'était une cohue disparate armée quelquefois de couteaux. Ils ne servaient qu'à faire nombre et personne ne se donnait le mal de les organiser. D'ailleurs, on ne comptait même pas leurs morts, leurs blessés étaient abandonnés sur le champ de bataille et les prisonniers de ces formations passés au fil de l'épée.

◆ L'arbalétrier était *lourdement chargé* (40 kg) et ses marches étaient épuisantes. L'arbalète seule pesait 10 kg.

Résumé de l'action: En contournant l'île de Walcheren, l'escadre française découvrit dans l'anse d'Arnemuiden, près de Middelbourg, cinq grands vaisseaux anglais qui venaient d'arriver avec l'énorme chargement de laine destiné à calmer la colère des Flamands. C'étaient les plus beaux vaisseaux de guerre du roi d'Angleterre Édouard III : The CHRISTOFER, The EDGARD, The CATHERINE, The ROSE, The SAINT MARY. Une partie des équipages était à terre. En revanche, The CHRISTOFER était muni d'armes redoutables : trois canons de fer et un à main, analogues aux « pots de fer » embarqués cette même année sur un des navires de Béhuchet. *Ce fut le premier combat naval avec artillerie.* C'est ce qui explique le grand retentissement donné à cette bataille. La lutte fut acharnée. Le capitaine, John Kingston, tint tête un jour entier. Les autres navires anglais avaient capitulé depuis longtemps. The CHRISTOFER résista en voyant que les prison-

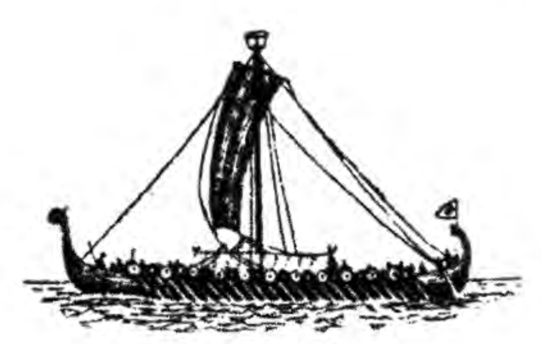
4 Les gens du commun.

niers étaient massacrés au fur et à mesure. Un dernier assaut triompha des Anglais submergés sous le nombre. Les matelots français, exaspérés par leur résistance acharnée, massacrèrent les survivants sous les yeux des amiraux français qui payèrent cher cet acte de barbarie deux ans plus tard à la Bataille de l'Écluse.

Pertes ◆**Français**: environ 900 hommes tués. ◆**Anglais**: 1 000 tués, une riche cargaison de laine. Les cinq nefs furent emmenées à Calais et intégrées à la flotte française.

Conséquence de cette défaite anglaise: Ce fut un soufflet pour le roi d'Angleterre; cela aida sans aucun doute au déclenchement de la guerre de Cent Ans.

SOURCES ET LECTURES : ◆*Chroniques de Flandre, de Hainaut et d'Artois au temps de la guerre de Cent Ans (1328-1390)*, Jean Froissart, traduction de D. Poulet, Impr. le Limonaire, Troesnes, 1987. ◆*Istore et croniques de Flandres d'après les textes de divers manuscrits*, baron Kervyn de Lettenhove, F. Hayez, Imprimeur, Bruxelles, 1879. ◆*Les Premiers Valois et le début de la guerre de Cent Ans*, Alfred Coville, Paris, J. Tallandier, 1980. ◆*Les Préliminaires de la guerre de Cent Ans, la papauté, la France et l'Angleterre, 1328-1342*, Eugène Déprez, Slatkine, Genève, 1975.



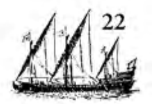
Drakkar (IXe siècle)
Collection privée de l'auteur

Baie de Bantry. *Bataille navale de la*

Date de l'action: 11 mai 1689.

Localisation: Fjord d'origine glaciaire situé à l'extrémité sud-ouest de l'Irlande. Coordonnées géographiques: 51°38' de latitude Nord et 09°48' de longitude Ouest. À quelques kilomètres à l'ouest de la baie de Bantry, non loin de la mer, se trouve un tout petit village au nom trop long: *Ballinascarthy*. En cette fin du XVIIe siècle, des métayers extrêmement pauvres tâchaient de survivre de leur travail exténuant dans ce petit village comme dans tous les autres de cette île;

Collection privée de l'auteur



leur labeur suffisait à peine à payer un affermage exorbitant au riche propriétaire anglo-protestant qui venait d'être imposé dans la région par Guillaume III d'Angleterre. L'un de ces pauvres s'appelait Ford ; un descendant de cette famille allait émigrer en Amérique et engendrer Henry Ford et son Modèle T. L'Amérique se révélerait un terreau beaucoup plus fécond pour ce peuple opprimé.

Conflit: Guerre religieuse de la Ligue d'Augsbourg [1688-1697]. Guerre civile de Religion en Angleterre. Guerre entre l'Angleterre et l'Irlande.

Contexte: La révocation de l'Édit de Nantes [1685] entraîna la formation d'une coalition contre la France de Louis XIV, « la ligue d'Augsbourg », qui incluait plusieurs pays protestants [la Hollande, l'Empire d'Allemagne, la Suède] et l'Espagne désireuse de venger les désastreuses Paix des Pyrénées et de Nimègue. En Angleterre, faisait rage une guerre de religion.

Le 17 avril, Herbert était à Cork en Irlande avec son escadre. Le 29 avril, il découvrit l'escadre française au large de Kinsale. Il n'osa pas l'attaquer et, le lendemain, les Français avaient disparu. Il les retrouva dans la baie de Bantry, dans le comté de Cork, dominée par les monts Berehaven. Il resta assez loin à les surveiller jusqu'au matin puis il s'approcha après avoir reçu des renforts. L'escadre française de Châteaurenault venait, en ce 9 mai 1689, de débarquer 6 000 hommes pour aider le souverain anglais déchu. Quoique la guerre ne soit pas encore déclarée entre la France et l'Angleterre, le capitaine anglais Ashby fit ouvrir le feu. Les Français ripostèrent immédiatement.

Chefs en présence ◆**Français** : François Louis Rousselet, comte puis marquis de Châteaurenault [1637-1716]. ◆**Anglais** : vice-amiral d'Angleterre Arthur Herbert, plus tard comte de Torrington.

Effectifs engagés ◆**Anglais** : 27 navires dont 19 vaisseaux de ligne. ◆**Français** : Châteaurenault avait 24 vaisseaux ; il débarqua 6 000 hommes à Bantry.

Stratégie ou tactique: La baie de Bantry est une sorte de profond « fjord » orienté Est-Ouest et ouvert à l'Ouest. L'escadre française comptait pour la première fois des *vaisseaux-bombes* inventés en 1681 par un Français nommé Renaud. Il construisit des ketchs, voiliers à deux mâts, armés de lance-bombes. Cinq ans plus tard, le premier lance-bombes anglais fut construit à Chatham. Voici comment l'amiral Castex résuma la manœuvre de Bantry Bay : « Herbert avec 19 vaisseaux s'approchait et louvoyait pour serrer la terre. Châteaurenault appareilla le 11 au matin pour se porter à sa rencontre et engagea la lutte tout en restant près de la côte pour couvrir ses transports... Herbert, ne pouvant entamer les Français, prit le parti de se retirer à Spithead. Châteaurenault ne le poursuivit pas sur le moment, préférant rester près de son convoi. Il le tenta ensuite, mais il ne parvint pas à rejoindre l'ennemi et il revint à Brest le 18 mai. Tout s'était heureusement accompli. L'escadre française et son convoi avaient pu arriver sur les côtes d'Irlande

sans rencontrer à la mer l'escadre anglaise, et le combat de Bantry avait tourné en notre faveur[1]. »

Résumé de l'action: À l'approche de la flotte anglaise, à l'aube du 1er mai, l'escadre française, qui était mouillée, leva l'ancre, cargua ses voiles afin de faire face aux Anglais et se mit immédiatement en ligne de bataille: Gabaret à l'avant-garde, Châteaurenault au centre et Forant à l'arrière-garde.

MARINE ROYALE		
NOM	**Position**	**Commandant**
1. L'ENTREPRENANT	Corps de bataille	capitaine De Beaujeu
2. L'ARDENT	Corps de bataille	Châteaurenault
3. Le DUC	Avant-garde	Colbert de Saint-Mars
4. L'OISEAU	Arrière-garde	Duquesne-Guiton
5. Le LÉGER	Avant-garde	Forbin
6. Le FAUCON	Corps de bataille	Hervault
7. L'ARROGANT	Corps de bataille	La Harteloire
8. L'EXCELLENT	Arrière-garde	La Vigerie-Treillebois
9. Le VERMANDOIS	Avant-garde	Machault
10. L'APOLLON	Arrière-garde	Montortié
11. Le NEPTUNE	Arrière-garde	De Pallières
12. Le CAPABLE	Corps de bataille	Bellefontaine
13. Le DIAMANT	Corps de bataille	Coëtlogon
14. Le FURIEUX	Corps de bataille	Desnos
15. Le COURAGEUX	Arrière-garde	Job Forant
16. Le SAINT-MICHEL	Avant-garde	Gabaret
17. Le FRANÇAIS	Avant-garde	Panetier
18. L'ARC-EN-CIEL	Arrière-garde	Perrinet
19. Le FENDANT	Avant-garde	De Réals
20. Le FORT	Avant-garde	Rosmadec
21. L'EMPORTÉ	Arrière-garde	Roussel
22. Le MODÉRÉ	Corps de bataille	Sainte-Hermine
23. Le PRÉCIEUX	Avant-garde	De Salempart
24. Le SAGE	Arrière-garde	Vaudricourt

1 « Théories stratégiques », amiral Raoul Castex, Société d'édition géographique, maritime et coloniale, Paris, 1929, chap. II, p. 155.



Les Anglais ne bougeant plus, les Français se laissèrent porter sur leur ligne et le vaisseau qui commandait l'avant-garde française hissa la flamme de combat. Le capitaine Ashby ouvrit le feu ; Châteaurenault riposta aussitôt. Son navire s'attaqua au DEFIANCE. Canonnade et mousqueterie. Le navire amiral anglais était The ELIZABETH. Il portait la marque de l'amiral Herbert.

Après un long et violent combat qui dura une bonne partie de la journée [5 heures], l'amiral anglais donna l'ordre de retraite. The ELIZABETH et plusieurs autres navires anglais avaient souffert de gros dommages. Moins de la moitié des unités anglaises se trouvaient en état de reprendre le combat. Les pertes humaines étaient moyennes des deux côtés. L'escadre anglaise battit alors en retraite et disparut derrière l'horizon laissant les Français en pleine possession de la baie de Bantry.

Pertes ◆**Français** : 40 tués et 93 blessés. ◆**Anglais** : 94 tués, 300 blessés et deux vaisseaux complètement désemparés.

Conséquence de cette défaite anglaise: L'escadre anglaise se rendit à Spithead[2] pour y réparer ses avaries.

En fait, si les Français revendiquèrent la victoire pour être restés maîtres du champ de bataille, Guillaume d'Orange leur en ôta partiellement le plaisir en refusant de jouer lui-même le vaincu, car pour ne pas perdre la face, l'amiral anglais annonça à son arrivée à Portsmouth[3] qu'il avait repoussé l'escadre française. Pour donner plus de crédibilité à la *victoire*, la Chambre des Communes de Londres vota immédiatement des *remerciements* à Herbert. Le roi Guillaume poussa la ruse jusqu'à effectuer un voyage spécial à Portsmouth pour aller dîner avec l'amiral à bord du ELIZABETH. De plus, il accorda des lettres de noblesse aux trois chefs anglais : Herbert fut nommé comte de Torrington et pair d'Angleterre, Ashby et Schovell furent armés chevaliers. À Dublin, par contre, un *Te Deum* fut chanté dans les églises catholiques irlandaises pour célébrer cette défaite anglaise.

Tout le monde était, au fond, fort satisfait de cette bataille. Sauf, bien entendu, ceux qui en avaient souffert directement, les blessés et les familles des tués des deux nations[4].

---

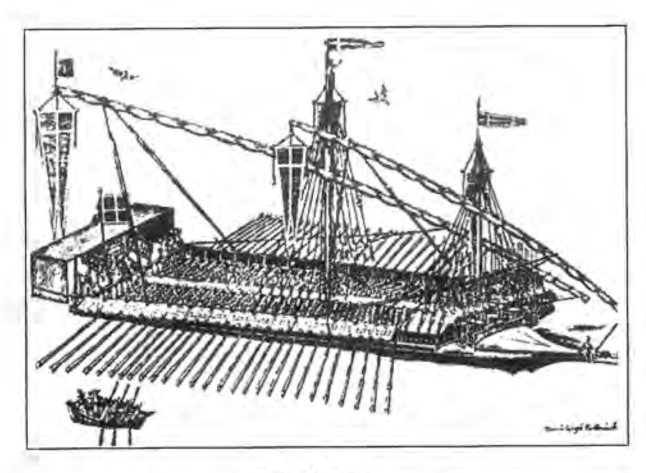
2 Détroit situé entre Portsmouth et l'île de Wight.

3 Et sans aucun doute avec l'accord du roi d'Angleterre.

4 Pourtant, l'amiral Castex critiqua plutôt sévèrement la conduite prudente de Châteaurenault : « La mission première étant accomplie, l'objectif principal, la flotte ennemie, reprenait ses droits. L'amiral français pouvait avec 24 vaisseaux contre 19 remporter une victoire décisive. À 17 h, cependant, il rompait le combat, bien que l'ennemi fut déjà mal en point, pour se rapprocher de Bantry et protéger son convoi, qui était à ce moment vide de troupes et qui ne risquait absolument rien. Et autant on peut admettre une dérogation momentanée aux principes avant la bataille, autant on doit condamner la conduite de Châteaurenault dans les circonstances ultérieures, conduite qui étonna passablement les témoins oculaires. »



SOURCES ET LECTURES : ◆ *The French Are in the Bay : the Expedition to Bantry Bay, 1796*, Joseph A. Murphy, Mercier Press, Cork, Dublin, 1997. ◆ *L'Odyssée du vaisseau « Droits de l'homme » et l'expédition d'Irlande de 1796*, Jakez Cornou, Bruno Jonin, Dufa, Quimper, 1988. ◆ *Wolfe Tone & the French Invasion of 1796. A Brief History of Events*, Michael J. Carroll, Bantry Design Studios, Bantry, 1995. ◆ *Bantry Bay Ireland in the Days of Napoleon and Wolfe Tone*, P. Brendan Bradley, Williams & Norgate, Bantry, 1931.



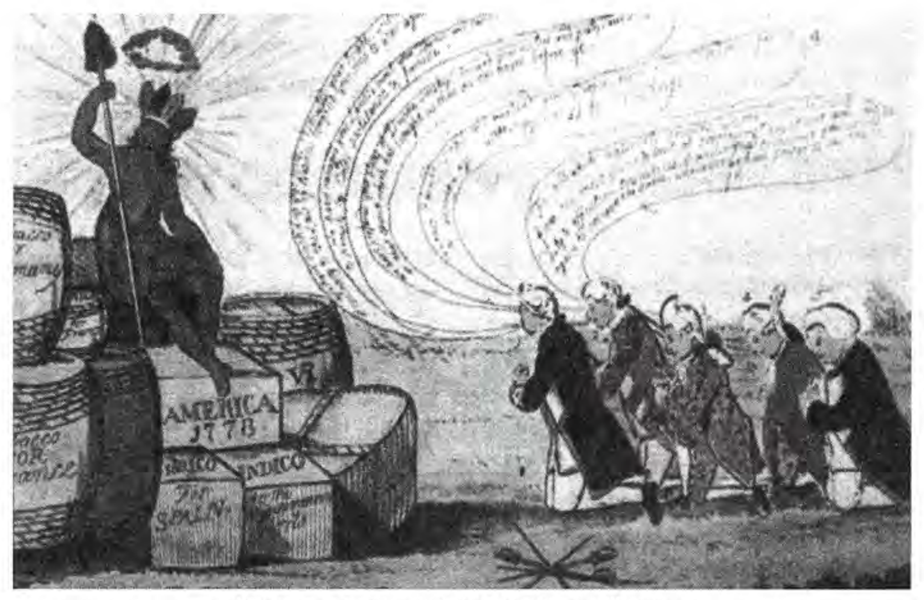
Grande galère
in Larousse Universel en 2 volumes – Vol. I – @ Archives Larousse

Baie de Chesapeake. *Bataille navale de la*

Date de l'action: 16 mars 1781.

Localisation: Embouchure de la baie de Chesapeake, côte atlantique des États-Unis d'Amérique. Coordonnées géographiques approximatives du secteur de la bataille: 37° 00' de latitude Nord; 76° 02' de longitude Ouest.

Conflit: Guerre de l'Indépendance américaine, 1775-1782.



Caricature montrant le mépris des Américains pour l'Angleterre.
Archives de l'Université de Colombie-Britannique

Contexte: La guerre faisait rage dans les Treize Colonies américaines en révolte contre l'Angleterre. À la demande des Américains, qui refusaient de payer les taxes supplémentaires [thé...] que Londres voulait leur imposer afin de remplir les caisses de l'État vidées par la guerre de Sept Ans, la France avait déclaré la guerre à l'Angleterre. Pour la première fois, cette dernière devait faire face à la France sans l'appui de puissances étrangères. *Ainsi, après avoir utilisé l'Angleterre pour se débarrasser des Français en Amérique du Nord, les Américains allaient utiliser la France pour se débarrasser de l'Angleterre*[1]. Ce qui, il faut bien le reconnaître,

[1] « *[...] as his* [ceux de George Washington, c'est-à-dire les Américains] *countrymen had left the expulsion of the French mainly to England, so they now purposed to leave the expulsion of the English to France, while they busied themselves in making money* », écrivit avec amertume le grand écrivain militaire anglais Fortescue [*History of the Army*, voir *in fine*].



était un coup de maître pour une nation aussi faible que les États-Unis de la fin du XVIII[e] siècle.

Les escadres des nations en guerre patrouillaient la côte atlantique. Le 16 mars, deux petites escadres de huit vaisseaux chacune se rencontrèrent à l'embouchure de la baie de Chesapeake, à l'endroit même où, le 5 septembre de la même année, allait se dérouler la grande bataille qui mit fin à la guerre.

Chefs en présence ◆**Anglais** : amiral Arbuthnot. ◆**Français** : chevalier Destouches.

Effectifs engagés ◆**Marine royale** : le chevalier Destouches disposait de huit vaisseaux de ligne, y compris Le ROMULUS, Le CONQUÉRANT, Le JASON, L'ARDENT et L'ÉVEILLÉ. ◆**Royal Navy** : l'amiral anglais Arbutnot avait aussi huit vaisseaux de ligne, dont Le LONDON, énorme trois-ponts.

Stratégie ou tactique : Canonnade en lignes parallèles. Tirs de mousqueterie extrêmement denses.

Résumé de l'action : De part et d'autre, les quatre vaisseaux de tête s'engagèrent vivement dans un tir dense. L'action devint très vite fort meurtrière. Le CONQUÉRANT, commandé par La Grandière, Le JASON [Marigny] et L'ARDENT [La Clocheterie] s'y distinguèrent particulièrement pour leur combativité. L'ÉVEILLÉ combattit durement Le LONDON et truffa sa coque de 300 coups de canons. Il n'en reçut lui-même qu'une cinquantaine. Les troupes de terre balayaient les ponts anglais de décharges de mousqueterie. Destouches réussit même à s'emparer d'une grosse frégate et à la retourner contre les Anglais avec un équipage de prise. Au cours de ce combat meurtrier, trois vaisseaux anglais furent obligés de sortir de la ligne, très endommagés. Deux vaisseaux français ne le furent pas moins. Et, alors que le chevalier Destouches se préparait à virer de bord pour se relancer dans le combat, la flotte anglaise décrocha et disparut dans la baie de Chesapeake, laissant le champ de bataille à Destouches.

Pertes ◆**Marine royale** : 72 tués et 112 blessés, deux vaisseaux avariés. ◆**Royal Navy** : environ 250 blessés, 3 vaisseaux avariés et un pris par les Français.

Conséquence de cette défaite anglaise : Destouches rentra au Rhode Island en remorquant Le CONQUÉRANT qui avait perdu son gouvernail. Il fut nommé chef d'escadre pour son fait d'armes.

SOURCES ET LECTURES : ◆ *The Siege of Charleston, by the British Fleet and Army, under the command of Admiral Arbuthnot and Sir H. Clinton, which terminated with the surrender of that place on the 12th of May, 1780*, par Franklin B. Hough, Munsell, Albany [N.Y.], 1867. ◆ *French Aid to the American Revolution*, Samuel F. Scott, William L. Clements Library, 1976. ◆ *Redcoats and Rebels. The War for America, 1770-1781*, Christopher Hibbert, Grafton, Londres, 1990. ◆ *The French Navy and American Independence. A Study of Arms and Diplomacy, 1774-1787*, Jonathan R. Dull, Princeton University Press, Londres, 1975. ◆ *The French Forces in America, 1780-1783*, Lee Kennett, Westport, Connecticut & Greenwood Press, Londres, 1977. ◆ *The British Navy and the American Revolution*, John A. Tilley, Columbia, S.C., University of South Carolina Press, 1987.

Baie de Chesapeake. *Bataille navale de la*

Date de l'action: 5 septembre 1781.

Localisation: Côte est des États-Unis. Coordonnées géographiques moyennes du secteur de la bataille: 37° 00' de latitude Nord et 76° 02' de longitude Ouest.

Conflit: Guerre de l'Indépendance américaine [5 septembre 1775 – 3 septembre 1783, Traité de Paris].

Contexte: Les coloniaux américains ne s'étaient pas plus tôt débarrassés des Français en se servant de l'Angleterre[1] qu'ils utilisèrent la puissance de la France pour se débarrasser de leur encombrante mère patrie, l'Angleterre. Le 11 juillet 1780, les troupes terrestres françaises envoyées au secours des Américains arrivèrent à Newport. Rochambeau qui commandait le *Corps expéditionnaire français* affirma qu'il fut déçu par la faiblesse en effectifs ainsi que par la qualité des troupes américaines et par l'état-major américain.

Les Anglais envahissaient la Caroline et la Virginie et progressaient vers la baie de Chesapeake où ils s'établirent à Yorktown, le 6 juillet 1781. L'amiral Hood arriva le premier, le 25 août, devant l'entrée de la Chesapeake et continua son chemin vers le Nord. Cinq jours après, De Grasse arrivait à l'embouchure de la même baie.

Chefs en présence ◆**Marine royale**: amiral François Joseph Paul de Grasse. ◆**Royal Navy**: contre-amiral Thomas Graves [1725-1802], plus tard baron Graves. Amiral Samuel Hood, Bart [1724-1816], plus tard vicomte Hood, commandant-en-second de l'escadre après Graves. Contre-amiral Francis Drake.

Effectifs engagés ◆**Marine royale**: 24 vaisseaux de ligne participèrent donc à la bataille[2]. ◆**Royal Navy**: 27 bâtiments dont 19 de ligne et plusieurs trois-ponts.

---

1 Guerre de Sept Ans, terminée en 1763.

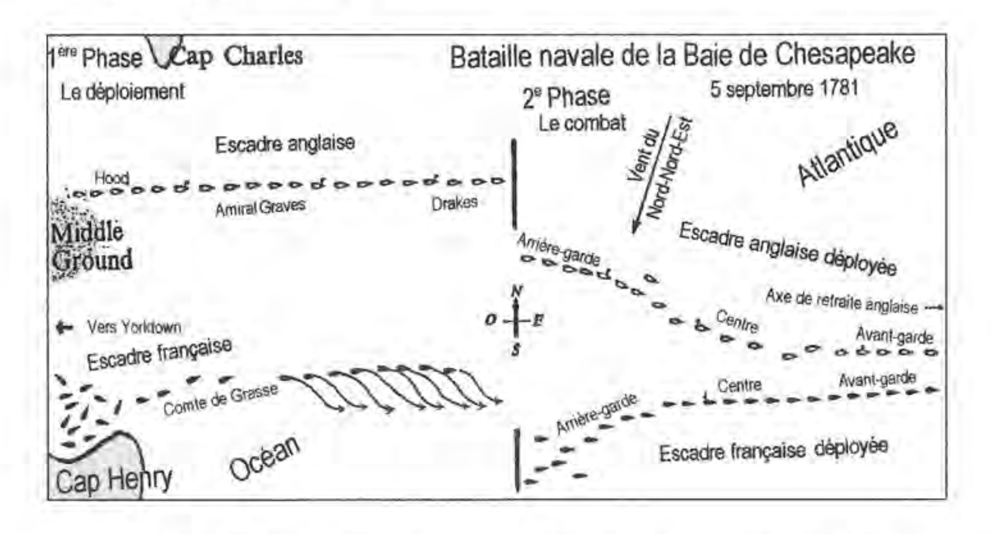
2 *Ordre de bataille de la Marine royale*: **Avant-garde**, Le PLUTON [74 canons, commandant Rions], Le MARSEILLAIS [74, Castellane-Majastre], Le BOURGOGNE [74, Charitte], Le RÉFLÉCHI [64, Brun], L'AUGUSTE [80, chef d'escadre Bougainville, capitaine Castellan], Le DIADÈME [74, Monteclerc], Le SAINT-ESPRIT [80, Chabert], Le CATON [64, Framond] ; **Corps de bataille**, Le CÉSAR [74, Espinouse], Le DESTIN [74, Dumaitz], Le VILLE-DE-PARIS [3-ponts, 104 canons, amiral de Grasse, capitaine Saint-Césaire], La VICTOIRE [74, Albert-St-Hippolyte], Le SCEPTRE [74, Vaudreuil], Le NORTHUMBERLAND [74, Briqueville], Le PALMIER [74, Arros], Le SOLITAIRE [64, Ciré-Champion] ; **Arrière-garde**, Le CITOYEN [74, Ethy], Le SCIPION [74, Clavel], Le MAGNANIME [74, Le Bègue], L'HERCULE [74, Turpin], Le LANGUEDOC [chef d'escadre Monteil, capitaine Duplessis-Parscau], Le ZÉLÉ [74, Gras-Préville], L'HECTOR [74, Renaud d'Aleins], Le SOUVERAIN [74, Glandevès]. Des 28 vaisseaux amenés des Antilles, De Grasse en avait laissé quatre à l'embouchure du James : L'EXPÉDIENT, Le TRITON, Le GLORIEUX et Le VAILLANT. Ils ne participèrent pas à la bataille.



Stratégie ou tactique : En voyant arriver l'armée française, George Washington, théoriquement commandant en chef des forces alliées, décida d'attaquer New York par surprise, par offensive nocturne. Rochambeau, pour sa part, trouvait plus logique de descendre vers le Sud afin de porter secours à la petite armée américaine de La Fayette en difficulté, en coopération avec l'escadre française de l'amiral de Grasse. Ensemble, ils devaient reprendre l'offensive contre l'armée anglaise du général Cornwallis. Cette stratégie avait été élaborée au ministère de la Marine à Paris. Finalement, ce fut l'opinion de Rochambeau qui prévalut.

Le 14 août, Washington mit en marche son avant-garde. Le 19, l'armée française franchissait l'Hudson à King's Ferry. Pour abuser Clinton, une attaque sur New York fut d'abord feinte, puis un cordon de 3 000 hommes fut déployé pour donner le change aux Anglais et les dissuader d'envoyer des renforts en Virginie.

Lorsque l'escadre française, en ligne, doubla le cap Henry, le contre-amiral Graves manqua la plus belle occasion du monde en n'attaquant pas immédiatement les Français, sur qui il pouvait tomber vent arrière. Il aurait pu détruire l'avant-garde avant que le reste de la ligne française ne puisse intervenir. Au contraire, il donna à la ligne française tout le temps de se déployer. Erreur qui coûta à son pays la perte d'un empire.



Cette bataille fut décisive en ce sens qu'elle donna la maîtrise de la mer aux Français, sans pour autant détruire le potentiel naval de l'Angleterre[3]. C'était

[3] Pour Clausewitz : « Il reste éminemment vrai que les grandes batailles ne sont livrées que dans le but de **détruire** les forces de l'ennemi, et que cette destruction ne peut être effectuée qu'au moyen de la bataille principale » [*De la Guerre*, Livre IV, chap XI]. À comparer à Sun Tzu : « Capturer l'armée ennemie vaut mieux que de la détruire ; prendre intact un bataillon, une compagnie ou une escouade de cinq hommes vaut mieux que de le détruire » [*L'Art de la Guerre*, chap. III, Principe 2], voir *in fine*.



plutôt *la répartition des unités navales à travers le monde qui avait été mal assurée, les « marchands » anglais ayant exigé du Gouvernement de Londres un renforcement de la protection des lignes commerciales en Méditerranée et en Manche, au grand détriment de l'Amérique. L'égoïsme des marchands permit ainsi l'Indépendance américaine.*

Résumé de l'action: L'amiral de Grasse, alors à Cap-Français[4], reçut, le 6 juillet 1781, l'ordre de faire voile vers la baie de Chesapeake pour y appuyer la campagne terrestre des Franco-Américains. Le contre-amiral anglais Graves se porta alors vers cette même baie où il arriva le premier, le 25 août, et se plaça en bonne position, en principe pour barrer la route à l'escadre française des Antilles.

Le 30 août, De Grasse doubla le cap Henry et jeta l'ancre dans la baie de Lynnhaven, débarqua des troupes et envoya quatre navires bloquer les rivières James et York. Ainsi, Cornwallis était totalement investi et bloqué à Yorktown, du côté maritime comme du côté terrestre.

Hood se trouvait alors à la tête de 27 navires dont 19 gros vaisseaux de ligne formés en 3 escadres :

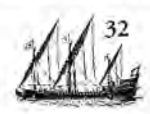
- Au **centre**, le contre-amiral Graves ; pavillon sur Le LONDON, trois-ponts de 108 canons.
- À l'**avant-garde**, Hood ; pavillon sur Le BARFLEUR, un trois-ponts de 100 canons.
- À l'**arrière-garde**, Samuel Francis Drake ; pavillon sur Le PRINCESSA de 82 canons.

Le 5 septembre, l'escadre anglaise venait du Nord, vent arrière, dans cette formation, lorsqu'elle aperçut l'escadre française au mouillage, laquelle, ne s'attendant pas à être attaquée, n'avait pas tous ses effectifs : 1 800 hommes et 90 officiers avaient débarqué[5].

L'alerte fut aussitôt déclenchée chez les Français, mais le vent et le courant portaient à terre et poussaient vers la baie ; aussi fallait-il louvoyer dans ce chenal étroit de 5 km de large entre le cap Henry et le *banc Middle Ground*.

Pour gagner du temps, De Grasse donna l'ordre de filer les câbles au lieu de relever les ancres. En 15 minutes, tous les bâtiments avaient appareillé. À 12 h 45, la flotte française avait réussi à doubler le cap Henry. Bougainville en avant-garde,

4 Aujourd'hui Cap-Haïtien.
5 Comme à la Bataille de Damme [1213] et surtout d'Aboukir [1798] où les incorrigibles Français se feront surprendre par Nelson, 17 ans plus tard. Mais en 1781, au moment de cette bataille de la baie de Chesapeake, Nelson n'était encore qu'un jeune matelot de 23 ans de l'escadre de l'amiral Sir Hugues qui se faisait régulièrement battre par le bailli de Suffren dans l'Océan Indien.



De Grasse, au centre, sur Le VILLE-DE-PARIS[6] et De Monteil à l'arrière-garde. Au lieu d'attaquer les Français pendant qu'ils manœuvraient, les Anglais hésitèrent et firent route jusqu'à hauteur du Middle Ground puis virèrent de bord vent arrière, ce qui les plaça en ligne parallèle avec les Français qui achevaient de se déployer.

Graves désirait faire attaquer simultanément l'avant-garde française, le centre et l'arrière-garde, respectivement par son avant-garde, son centre et son arrière-garde. Les Anglais avaient le vent pour eux. Graves donna le signal du combat, mais Bougainville manœuvra de « façon à retarder le contact pour donner le temps à l'arrière-garde de se former ». De son côté, Hood continua en ligne droite au lieu d'attaquer le centre français.

La bataille ne s'engagea que vers 16 h. Le RÉFLÉCHI, cinquième de la ligne française, reçut la première bordée et perdit immédiatement son commandant [le capitaine de vaisseau Bourdet]. Les quatre bâtiments de tête luttaient contre 7 ou 8 vaisseaux anglais. Le PRINCESSA [Drake] avait incendié Le DIADÈME et se préparait à l'aborder lorsque Le SAINT-ESPRIT [commandant de vaisseau Chabert] l'en empêcha. Pendant ce temps, Bougainville dirigeait le feu de son vaisseau-amiral L'AUGUSTE sur l'Anglais The TERRIBLE qu'il avaria à un point tel que son équipage dut le saborder le 10 septembre.

La situation évoluait rapidement en faveur des Français et les Anglais finirent par abandonner le champ de bataille ; les Français sous-ventés restant en position pour interdire la baie de Chesapeake par où la Royal Navy aurait pu venir au secours de l'armée anglaise assiégée par les Franco-Américains à Yorktown. Le combat de la Chesapeake fut suspendu. Les Anglais restèrent en vue durant cinq jours, mais ne tentèrent plus rien contre la ligne française qui leur barrait désespérément la baie. Finalement, ils firent demi-tour et disparurent derrière l'horizon, abandonnant à son sort l'armée anglaise de Cornwallis.

Pertes ◆**Français** : 220 tués et blessés. Le DIADÈME et le CATON furent avariés. ◆**Anglais** : 336 tués et blessés. 6 navires avariés dont The PRINCESSA, The SHREWSBURY, The INTREPID, The AJAX, The MONTAGU et The TERRIBLE. Ce dernier fut incendié puis coulé le 10 septembre.

Conséquence de cette défaite anglaise : Ce fut une victoire décisive. L'armée anglaise de secours [Sir Henry Clinton, 7 000 hommes], qui arrivait pour renforcer l'armée anglaise assiégée à Yorktown, fit demi-tour et retourna à New York. Cela entraîna la capitulation de Yorktown. L'Angleterre avait définitivement perdu ses

---

6 Le plus grand vaisseau de guerre de l'époque, bien que Le LONDON ait... quatre canons de plus ; l'esprit de compétition des Anglais n'avait pu résister à ce détail.



Treize Colonies américaines[7]. La Bataille de la Chesapeake fut vraiment, selon l'historien américain Emil Reich, *un Waterloo naval* dont les conséquences furent énormes.

SOURCES ET LECTURES : ◆*Yorktown*, par Alan Kemp, Almark Publishing, Londres, 1976. ◆*De Grasse à Yorktown*, James Brown Scott, Institut français de Washington, The Johns Hopkins Press, Baltimore, 1931. ◆*French Aid to the American Revolution*, Samuel F. Scott, William L. Clements Library, 1976. ◆*Redcoats and Rebels ; the War for America 1770-1781*, Christopher Hibbert, Grafton, Londres, 1990. ◆*The French Navy and American Independence. A Study of Arms and Diplomacy, 1774-1787*, Jonathan R. Dull, Princeton University Press, Londres, 1975. ◆*The French Forces in America, 1780-1783*, Lee Kennett, Westport, Connecticut & Greenwood Press, Londres, 1977. ◆*A short account of the naval actions of the last war ; to prove that the French nation never gave such slender proofs of maritime greatness as during that period : with observations on the discipline and hints for the improvement of the British Navy*, by an Officer, Londres, 1788.



Galion
Le mot vient de galée ou galère.

7 Et la quatorzième, le Canada, ne resta anglaise que par miracle, grâce au clergé catholique que les Anglais avaient su stipendier.



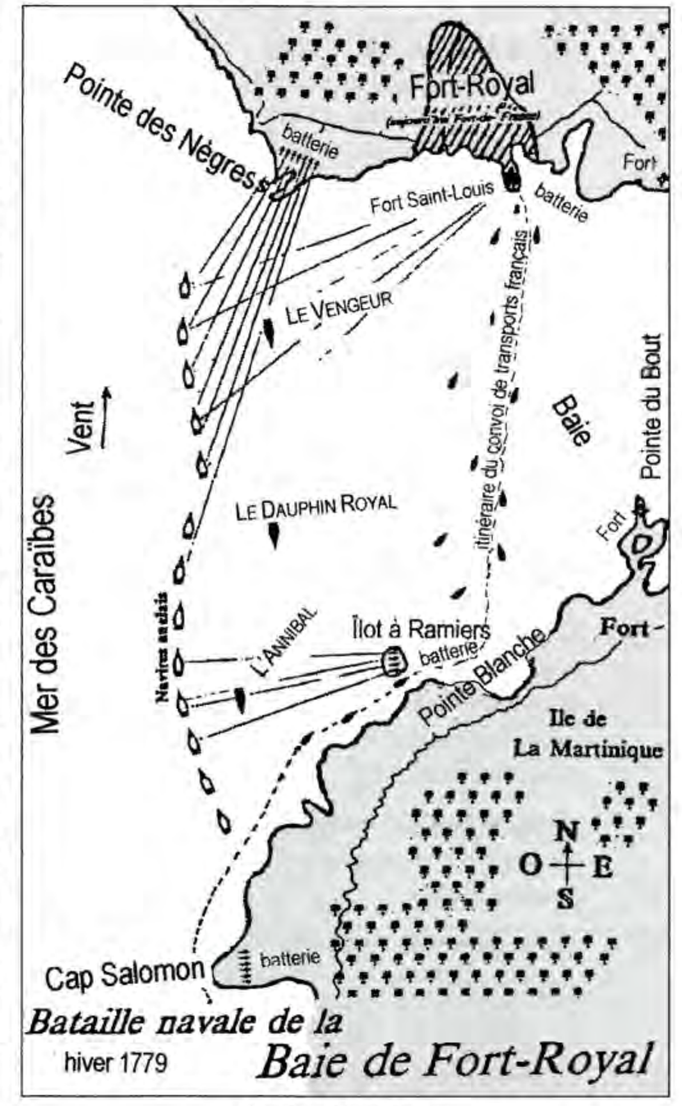
Baie de Fort-Royal. *Bataille navale de la*

Date de l'action: hiver 1779.

Localisation: Fort-Royal était le nom prérévolutionnaire de Fort-de-France, chef-lieu de la Martinique. Coordonnées géographiques moyennes de la baie de Fort-de-France: 14°34' de latitude Nord et 61°04' de longitude Ouest.

Conflit: Guerre de l'Indépendance américaine [5 septembre 1775 – 3 septembre 1783, Traité de Paris].

Contexte: Juste en face de la Martinique, l'île de Sainte-Lucie était entre les mains des Anglais. Vers février, on signala un convoi de ravitaillement français escorté par le chevalier de La Flotte avec une frégate. Ayant été faussement informé de ce que Sainte-Lucie avait été reprise par les Français, le convoi, qui faisait voile vers Fort-Royal, arriva par le Sud et s'engagea dans le canal situé entre la Martinique et Sainte-Lucie.



Collection privée de l'auteur

Chef en présence

◆Lieutenant-général des armées navales La Motte-Picquet.

Effectifs engagés ◆**Anglais**: 13 vaisseaux de ligne. ◆**Français**: une seule frégate française escortait le convoi logistique. La Division résidente de La Motte-Picquet[1] à Fort-Royal ne comptait que trois vaisseaux de ligne.

[1] Guillaume Toussaint, comte de La Motte-Picquet [1720-1791].



Stratégie ou tactique: Afin de favoriser le passage d'un convoi logistique, trois vaisseaux de guerre français, appuyés par des batteries côtières, *fermèrent* la baie de Fort-Royal à une flotte anglaise.

Résumé de l'action: L'escadre anglaise de 13 vaisseaux de ligne, basée à Sainte-Lucie, leva l'ancre et mit à la voile pour s'emparer du convoi, dont une partie avait déjà atteint le cap Salomon qui forme la pointe sud de la baie de Fort-Royal, et qui était garni de batteries.

Au premier signal, le lieutenant-général des armées navales, La Motte-Picquet, appareilla aussitôt avec un seul vaisseau de guerre, L'ANNIBAL [74 canons], pour aller au secours du convoi et ordonna en partant aux deux autres vaisseaux[2] de s'apprêter à le suivre. Son escadre résidente, basée à Fort-Royal, ne comprenait que ces trois vaisseaux de ligne.

La Motte-Picquet se porta directement sur l'escadre anglaise afin de l'empêcher de s'emparer des transports. Les batteries de L'ANNIBAL étaient appuyées par les batteries côtières qui encadraient la baie, à l'Îlette-à-Ramiers et à la Pointe-des-Nègres. Il soutint pendant une heure le feu des treize vaisseaux anglais. Il fut ensuite rallié par Le DAUPHIN-ROYAL et Le VENGEUR qui prirent part au combat. Le convoi fut sauvé. Même les quelques cargaisons échouées de vivres et de munitions[3] furent récupérées par des chaloupes, après la bataille, lorsque l'escadre anglaise eut retraité la nuit venue pour retraiter vers Sainte-Lucie. Dans une manœuvre délicate où La Motte-Picquet se trouva obligé de virer de bord sous le feu de l'ennemi[4], le chevalier de Fornoue qui commandait Le VENGEUR vint s'interposer en présentant ses batteries au danger et L'ANNIBAL effectua sa manœuvre sans mal.

Pertes ◆**Anglais**: les Anglais perdirent 150 hommes, tués et blessés, par l'artillerie côtière et de marine. ◆**Français**: quelques marins français seulement furent tués ou blessés.

Conséquence de cette défaite anglaise: Le convoi français arriva à bon port.

SOURCES ET LECTURES : ◆*De Grasse à Yorktown*, James Brown Scott, Institut français de Washington, The Johns Hopkins Press, Baltimore, 1931. ◆*The French Navy and American Independence. A Study of Arms and Diplomacy, 1774-1787*, Jonathan R. Dull, Princeton University Press, Londres, 1975. ◆*Fort-de-France, ville militaire : 1639-1985*, sous la dir. de Geneviève Leti, Fort-de-France, Collège de Coridon, 1986. ◆*Le Mouillage, port de Saint-Pierre de la Martinique : 3 siècles d'histoire*, Adéline de Reynal, Association des amis du Musée régional d'histoire et d'ethnographie, Saint-Pierre. ◆*Histoire de la marine française pendant la guerre de l'indépendance américaine, précédée d'une étude sur la marine militaire de la France et sur ses institutions depuis le commencement du XVIIe siècle jusqu'à l'année 1877*, par E. Chevalier, Hachette, Paris, 1877.

2 Le DAUPHIN-ROYAL, 70 canons, capitaine Mithon, et Le VENGEUR, 64 canons.

3 Plusieurs navires de transport préférèrent s'échouer plutôt que de tomber au pouvoir des Anglais.

4 Manœuvre dangereuse, car L'ANNIBAL pouvait être pris de l'avant sans possibilité de riposte de sa part.



Barfleur. *Bataille navale de*[1]

Autre nom: Cette bataille est parfois appelée *Battle of The Hogue* par les Anglais qui y adjoignent, dans un but bien compréhensible, les coups de main sur Cherbourg[2] et, surtout, sur Saint-Vaast-la-Hougue [2 juin 1692].

Date de l'action: 29 mai 1692.

Localisation: Dans un secteur situé à 40 km au nord-est de Barfleur, péninsule du Cotentin. Coordonnées géographiques du champ de bataille: 50° 02' de latitude Nord et 01° 58' de longitude Ouest.

Conflit: Guerre de la ligue d'Augsbourg [1688-1697].

Contexte: Les partisans de Jacques II d'Angleterre[3] et les forces mises à sa disposition par Louis XIV sous les ordres du maréchal de Bellefonds s'étaient assemblés au camp de Quinéville, près de Saint-Vaast-la-Hougue. Tourville devait leur faire traverser la Manche. Mais la Marine royale manquait de matelots. Lorsque Tourville quitta Brest, le 12 mai 1692, avec 39 vaisseaux seulement, au moins une vingtaine de navires demeuraient immobilisés dans le port, faute d'équipages. Cinq vaisseaux seulement lui arriveront en renfort la veille de la bataille. L'escadre française compta donc 44 navires. *Cette bataille est considée par les historiens anglais de la mer comme un modèle de courage, d'audace et d'intrépidité.* Quant aux Français, c'est probablement la bataille navale dont ils sont le plus fiers. Cette témérité s'explique par un message reçu la veille de la bataille par Tourville : « [...] Sa majesté veut absolument qu'il parte de Brest, ledit jour 25 avril, quand même il aurait avis que les ennemys seraient dehors avec un nombre de vaisseaux supérieur à ceux qui seront en état de le suivre..., [...] elle veut qu'il s'approche d'assez près pour les reconoistre lui-même, quand bien même cela devrait l'obliger à combattre... » Ces remarques venimeuses, issues de Pontchartrain, ministre de la Marine, étaient destinées à piquer l'honneur de Tourville qu'il n'aimait pas. Le résultat fut la terrible Bataille de Barfleur qui donna une gloire éternelle à Tourville[4]..., au grand dam du ministre jaloux, mais qui entraîna la mort de 3700 hommes.

Chefs en présence ◆**Anglo-Hollandais**: amiral anglais Russell et amiral hollandais van Almonde. ◆**Français**: amiral Tourville.

---

1. Outre les ouvrages généraux cités *in fine* et ceux mentionnés en référence au bas des pages, les textes de ce chapitre sont la synthèse des ouvrages suivants : *Souvenirs historiques sur Mahé de La Bourdonnais ; le Combat de La Hogue. Éloge de La Tour d'Auvergne. Portzmoguer (Primauguet)*, par Robert Surcouf, Éditions de V. Billois, Saint-Malo, 1886.
2. 31 mai et 1er juin.
3. Roi catholique détrôné par Guillaume III d'Orange.
4. Et 3 700 morts.



MARINE ROYALE		
NOM	**Canons**	**Commandant**
1. Le GAILLARD	52	chevalier D'Amfreville
2. Le MERVEILLEUX	98	marquis D'Amfreville
3. Le PRINCE	56	De Bagneux
4. Le SOLEIL-ROYAL	104	Des Nos [et **Tourville**]
5. L'ADMIRABLE	96	De Beaujeu
6. Le SÉRIEUX	64	Blénac
7. Le BRAVE	58	Chalais
8. Le GLORIEUX	64	Châteaumorant
9. Le MAGNIFIQUE	86	Coëtlogon
10. Le COURTISAN	64	Colbert de Saint-Mars
11. L'ILLUSTRE	68	De Combes
12. L'ORGUEILLEUX	94	Courbon-Blénac [et **Gabaret**]
13. Le MAURE	50	Des Augiers
14. Le CONQUÉRANT	86	Du Magnou
15. Le BRILLANT	62	De Combes
16. La SYRÈNE	64	Duquesne, commandant
17. L'EXCELLENT	60	Du Rivau-Huet
18. Le MODÉRÉ	52	D'Evry
19. Le SANS-PAREIL	62	Ferville
20. Le DIAMANT	50	Feuqières
21. La PERLE	52	Forbin
22. Le LAURIER	64	Hervault
23. Le SAINT-PHILIPPE	84	Infreville
24. Le SAINT-ESPRIT	64	La Galissonnière
25. Le FIER	90	La Harteloire
26. Le COURAGEUX	58	La Luzerne
27. Le SOUVERAIN	80	De Langeron
28. Le HENRI	64	La Roche-Allart
29. Le FORT	68	La Rongère
30. Le SAINT-LOUIS	64	La Roche-Persin
31. Le TRIOMPHANT	80	Machault-Belmont
32. La COURONNE	76	Montbron
33. Le FLEURON	56	Montgon
34. Le MONARQUE	90	Nesmond
35. Le GRAND	84	Pannetier

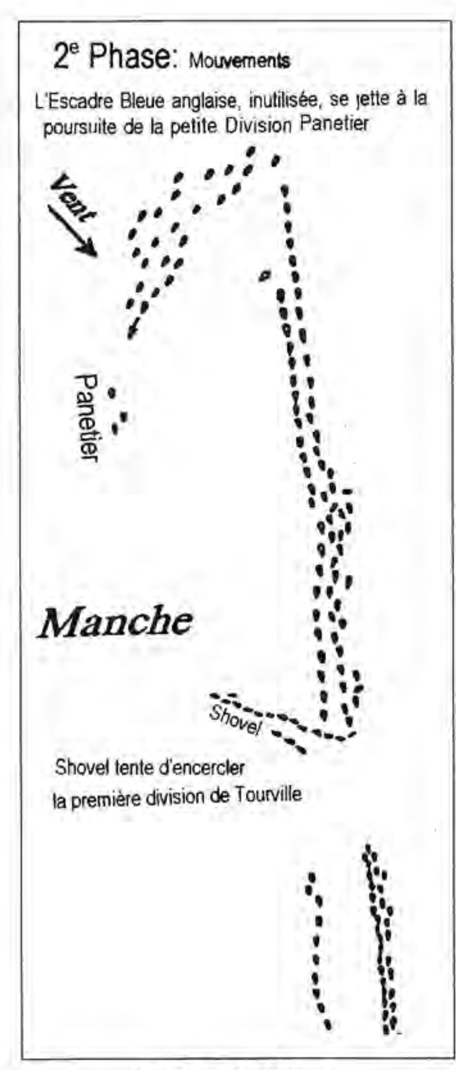
MARINE ROYALE (suite)		
36. Le BOURBON	68	Perrinet
37. L'AIMABLE	70	De Réals
38. Le FOUDROYANT	104	Relingue
39. L'ENTENDU	40	Ricoux
40. Le CONTENT	68	Sainte-Maure
41. L'AMBITIEUX	92	Saujon et **Villette-Mursay**
42. Le TERRIBLE	80	Sébeville
43. Le TONNANT	80	Septèmes
44. Le SAINT-MICHEL	60	Villars
TOTAL : 44 vaisseaux, 11 brûlots, 3 114 canons		

Effectifs engagés ◆**Marine royale** : 44 navires transportant 20 900 hommes avec 3 240 bouches à feu, selon l'Anglais Clowes[5]. ◆**Royal Navy et Marine hollandaise** : 99 vaisseaux[6] transportant 53 463 Anglais munis d'une artillerie de 6 820 bouches à feu[7]. Les Hollandais ajoutaient à ces effectifs 9 182 hommes et 2 160 canons. Soit, au total, **9 000 canons** alliés en prenant les chiffres [anglais] les plus bas et plus de 60 000 hommes.

Stratégie ou tactique ◆**Royal Navy** : **l'avant-garde alliée** [escadre blanche] était formée des 36 navires hollandais de van Almonde. Puis suivait l'escadre Rouge, **au centre**[8], 31 vaisseaux anglais en 3 divisions. Et, enfin, **l'arrière-garde**[9] comptait 32 navires anglais. ◆La longue ligne de la **Marine royale** se trouvait aussi formée en trois escadres. **L'avant-garde** [escadre Bleue et Blanche commandée par D'Amfreville] composait l'aile droite ; au Sud : 14 navires à opposer aux 36 vaisseaux hollandais. **Au centre**, l'escadre Blanche de Tourville avait 16 navires à opposer aux 31 de l'escadre Rouge britannique. À la gauche [ou **arrière-garde**] de la ligne française, les 14 navires de l'escadre Bleue de Gabaret faisaient face aux 32 vaisseaux anglais d'Ashby. Au dernier moment, un contre-ordre fut pourtant envoyé à Tourville, on lui demandait de ne pas se mesurer à une concentration aussi forte que ces deux marines [anglaise et hollandaise] réunies. *Pontchartrain craignait d'être responsable d'une catastrophe.* Mais les dés étaient jetés, les ennemis se faisaient déjà face. Tourville aurait pu refuser le combat, puisqu'il tenait le vent et personne n'aurait songé à le lui reprocher. Mais il l'accepta, sûr sans doute d'une

5 3 114 selon Toudouze.
6 Dont 63 navires anglais et 36 navires hollandais.
7 Selon Toudouze et selon nos calculs, les Anglo-alliés disposaient de 7 154 bouches à feu.
8 Amiral Russel, vice-amiral Ralph Delawall et contre-amiral Cloudesley Shovell.
9 Amiral Ashby, vice-amiral Rooke et contre-amiral Carter.





Collection privée de l'auteur

défaite. Avec trois vaisseaux seulement, Pannetier réussit à occuper les 32 vaisseaux anglais de l'escadre Bleue d'Ashby, ce qui fut un tour de force.

Stratégiquement parlant, il n'était pas question pour les Français de ne pas rester sur un demi-succès avec une telle disproportion de forces navales. Dans les jours qui suivirent, les Anglo-Hollandais surent au contraire en tirer parti. L'amiral Castex l'exprima clairement dans ses « Théories stratégiques » : « Pour obtenir dans le combat la décision que nous désirons, il faudra l'engager dans les conditions les plus favorables, avec le maximum de moyens. Nous concentrerons le plus possible de forces dans la direction de cet objectif principal, pour figurer dans la bataille avec tous nos atouts. Et si par bonheur la fortune nous sourit dans cette bataille, nous veillerons à ne pas rester sur un demi-succès[10]. »

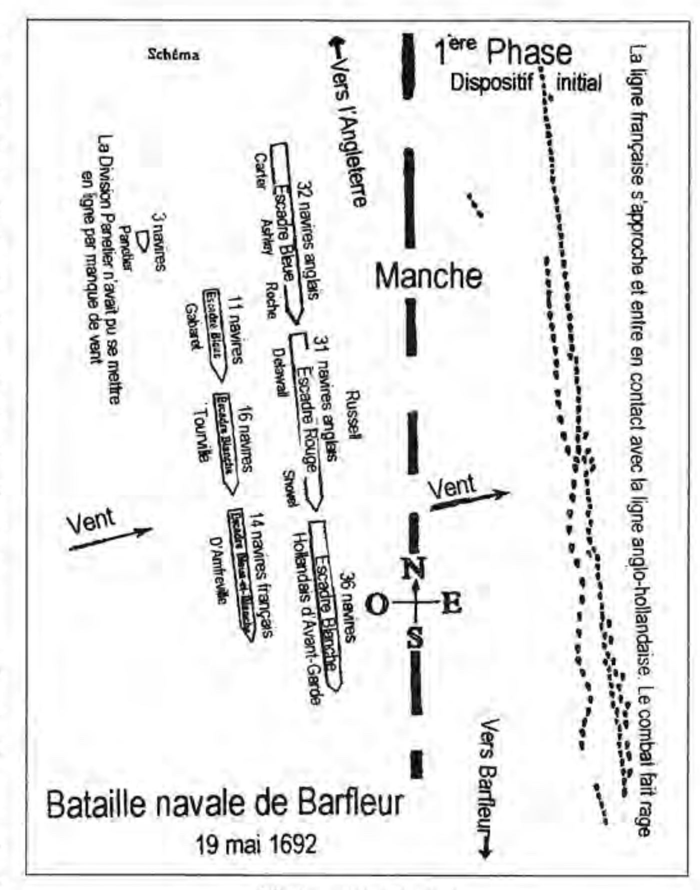
Résumé de l'action : À l'aube du 29 mai, les deux flottes étaient en vue, à 40 km au nord-est de Barfleur. Les Anglo-Hollandais se rangèrent en bataille en travers du vent sur une ligne nord-sud. Les Français s'approchèrent lentement, car le vent était faible ; ils tenaient le vent [du sud-ouest]. Sans attendre, Tourville donna le signal et toute la ligne française, vent dans le dos, se jeta sur la ligne anglo-hollandaise et engagea le combat avec une telle fougue[11] que les alliés pensèrent d'abord à un piège. Le SOLEIL-ROYAL de Tourville, au centre, faisait face au BRITANNIA de Russell. Mais juste avant que les deux lignes ne se rencontrent, le vent capricieux tomba et les navires s'immobilisèrent. Alors, la plupart des vaisseaux mirent une chaloupe à la mer pour se faire remorquer à la rame. À 10 h du matin, enfin, les deux lignes parvenaient à portée de canon. Un vaisseau hollandais ouvrit le feu sur Le SAINT-LOUIS et toute la ligne s'embrasa en un instant du feu de la moitié des 12 000 canons des trois flottes. Un feu d'artifice gigantesque dans un tonnerre de fin du monde.

10 « Théories stratégiques », amiral Raoul Castex, Société d'édition géographique, maritime et coloniale, Paris, 1929, p. 205.

11 « *[...] the resolute manner in which his ships bore down was remarked by all* » [Clowes, *The Royal Navy*].



Trois gros navires de 100 canons chacun[12] assaillirent, pendant quatre heures de furieux combat, Le SOLEIL-ROYAL français qui repoussa tous les assauts. Vers 13 h, Le SOLEIL-ROYAL, dont le gréement avait beaucoup souffert, dut pourtant être remorqué pour remonter dans le vent, alors que D'Amfreville, grâce au vent qui reprenait, accourait avec cinq navires pour le remplacer face au centre anglais.



Collection privée de l'auteur

À l'aile gauche française, la division Pannetier avait eu plus de mal[13] à s'approcher à portée de canon des alliés. Aussi, les 32 navires de l'*Escadre Bleue* anglaise, n'ayant presque personne en face, s'étaient jetés dans l'espace situé entre les trois navires de Pannetier et ceux de Gabaret. Face à eux, donc, Pannetier se retira vers le Sud-Ouest afin de ne pas être détruit et, de ce fait, entraîna pendant quatre heures l'escadre Bleue d'Ashby à sa suite, loin du champ de bataille, apportant ainsi quelque soulagement au centre.

En début d'après-midi, l'amiral anglais, qui utilisait à fond sa supériorité numérique, réussit presque à encercler la flotte française. Au centre, huit ou neuf vaisseaux français, dont Tourville et Villette [L'AMBITIEUX], continuaient d'attaquer furieusement le cœur de la flotte alliée. L'AMBITIEUX malmenait Le ROYAL-SOVEREIGN [Delawall]. De temps en temps, des navires totalement désemparés devaient être remorqués hors de la mêlée par les rames de leurs chaloupes : ainsi Le CHESTER [anglais], L'EAGLE [anglais], Le HENRI [français], Le FORT [français].

12 The BRITANNIA, The SAINT-ANDREW et The LONDON.

13 Par manque de vent.



Voyant que le centre de la ligne française soutenait le combat contre des forces plusieurs fois supérieures, le contre-amiral Coëtlogon quitta l'arrière-garde et lança son navire [Le MAGNIFIQUE] suivi du PRINCE[14] en appui, en dépit des ordres de son supérieur hiérarchique Gabaret. La mêlée devint inextricable. Tout le monde tirait avec furie dans une visibilité amoindrie par la fumée et surtout par la brume qui s'épaississait de minute en minute. Lorsque le vent tombait, la visibilité devenait nulle, pour s'améliorer un peu à la moindre brise.

Soudain, le combat cessa complètement, car la visibilité ne permettait plus de distinguer les ennemis des amis, au moment où Tourville était sur le point de succomber sous le nombre toujours grandissant d'Anglais qui s'attaquaient à lui. Ce répit permit au centre français de se refaire un peu dans la brume. La marée était sur le point de changer de direction. Tourville ordonna aussitôt à la ligne française de jeter l'ancre, tandis que le centre anglais commençait à être entraîné vers l'Est.

L'arrière-garde anglaise [l'escadre Bleue d'Ashby], attirée à l'ouest de la ligne française par les 3 navires de Pannetier et qui se trouvait donc dans le dos du centre français, comprit la manœuvre des Français et jeta l'ancre aussi afin de ne pas dériver et de pouvoir prendre les Français à revers. Ces derniers étaient, à ce moment même, réduits à 36 vaisseaux, car les 3 navires de Pannetier et les 5 de Nesmond ne pouvaient retrouver des vents favorables pour regagner la ligne de bataille.

Enfin, le vent se leva de nouveau, venant du Nord-Est cette fois. Il acheva de balayer la brume et découvrit le champ de bataille dans toute son horreur. La canonnade reprit immédiatement avec intensité et les Anglo-Hollandais, la mort dans l'âme, se préparèrent à un nouvel assaut des Français. Sur certains navires, couverts de morts et de blessés, quelques combattants furent pris de panique, mais les officiers eurent tôt fait de rétablir la discipline. L'artillerie française se mit en action. Le soir tombait.

Pour épargner ses équipages à la limite de l'épuisement total, Russell décida d'essayer d'incendier les navires français. De nombreux brûlots furent donc envoyés contre eux. Le SOLEIL-ROYAL à lui seul réussit à en éviter cinq ; L'AMBITIEUX trois, qui brûlèrent longuement dans la nuit.

Ce fut alors que, incapables de soutenir le combat, les flottes alliées décidèrent d'abandonner le champ de bataille. Russell donna l'ordre à l'*Escadre Rouge*, le centre anglais, de décrocher. La flotte hollandaise, qui ne voulait pas supporter seule le fardeau du combat, le suivit bientôt. Puis l'*Escadre Bleue* anglaise [Ashby], qui se trouvait dans le dos des Français, décida aussi de suivre le mouvement de retraite ; mais Ashby eut la fort mauvaise idée de faire passer ses 32 vaisseaux dans

[14] Commandé par Bagneux.



les intervalles de la ligne de bataille française. Alors que les navires anglais défilaient lentement dans les intervalles, ils furent systématiquement truffés à bout portant de boulets et de balles antipersonnel et plusieurs, dont le navire-amiral de Shovell, Le ROYAL-WILLIAM lui-même, furent tellement maltraités qu'ils en restèrent désemparés, c'est-à-dire incapables de manœuvrer par leurs propres moyens. Le DUKE perdit son amiral [Carter] et son commandant.

Cette terrible bataille de 15 heures se terminait enfin à la lueur des brûlots anglais qui achevaient de se consumer. Les Français restaient maîtres du champ de bataille. Tourville n'avait perdu aucun vaisseau. Aucun n'avait d'avaries totalement incapacitantes bien que le sang ruisselait sur tous les ponts.

Vers une heure du matin, Tourville donna l'ordre de lever l'ancre. Nesmond envoya deux vaisseaux endommagés à La Hougue et deux autres au Havre. Durant la nuit et dans une brume intense, Tourville réussit à regrouper 27 navires.

Pertes ◆**Français** : 1 700 tués et blessés. ◆**Anglo-Hollandais** : 2 000 tués, dont 2 amiraux, et 3 000 blessés.

Conséquence de cette défaite anglaise : Cette action est probablement la bataille navale dont les Français sont le plus fiers.

SOURCES ET LECTURES : ◆*Souvenirs historiques sur Mahé de La Bourdonnais ; le Combat de La Hogue. Éloge de La Tour d'Auvergne. Portzmoguer [Primauguet]*, Robert Surcouf, Éditions de V. Billois, Saint-Malo, 1886. ◆*The Defeat of James Stuart's Armada, 1692*, Philip Aubrey, Leicester University Press, Leicester, Totowa [N.J.], 1979. ◆*Chroniques de La Hougue*. Tome I : « La guerre de la Ligue d'Augsbourg et la fin du Grand Règne, 1688-1715 », Roger Lepelley, Publication R. Lepelley, Versailles, 1992. ◆*Chroniques de La Hougue*. Tome II : « La bataille de La Hougue, récits, études et réflexions », Roger Lepelley, Publication R. Lepelley, Versailles, 1992.



Collection privée de l'auteur

Beachy Head. *Bataille navale de*

Date de l'action: 13 mai 1707.

Localisation: La zone de bataille est située à une trentaine de kilomètres à l'ouest de Beachy Head, cap anglais. Coordonnées géographiques: 50° 44' de latitude Nord et 00° 16' de longitude Est.

Conflit: Guerre de Succession d'Espagne [1701-1714].

Contexte: Le chevalier de Forbin sortit de Dunkerque le 11 mai avec 8 navires de 40 à 60 canons. Deux jours plus tard, il tomba sur un convoi anglais de 56 transports escortés par 3 gros vaisseaux de guerre de 70 à 76 canons et par une frégate de 40.

Chefs en présence ◆**Français**: le chevalier de Forbin[1]. ◆**Anglais**: inconnus.

Effectifs engagés ◆**Marine royale**: le BLACKWELL, prise anglaise de 54 canons à laquelle les Français avaient laissé son nom, capitaine de vaisseau Tourouvre; Le GRIFFON, 44 canons, capitaine Nangis; La DAUPHINE, 56 canons, capitaine Roquefeuil; Le MARS, 60 canons, navire amiral de Forbin; Le FIDÈLE. ◆**Royal Navy**: 56 transports armés et 4 navires de guerre, dont, entre autres, Le HAMPTONCOURT, 70 canons, Le GRAFTON, 70 canons; Le ROYAL-OAK, 76 canons.

Stratégie ou tactique: Simples abordages, sans idée de manœuvres d'ensemble.

Résumé de l'action: Dès que les Français aperçurent les Anglais, Le GRIFFON [44 canons], La DAUPHINE [56] et Le BLACKWELL [54] se jetèrent à l'abordage sur l'anglais HAMPTONCOURT. Le combat fut des plus sauvages et dura extrêmement longtemps. L'anglais finit par succomber sous l'assaut des trois navires. Le commandant fut tué et son équipage, qui lutta courageusement, presque exterminé.

Le MARS [60] de De Forbin aborda le GRAFTON [70]. Les marins français se ruèrent à l'abordage. Une vingtaine était parvenue sur le navire anglais, lorsqu'un boulet cassa la chaîne de son grappin. Le MARS dériva et les vingts marins français se battirent désespérément, mais furent tués les uns après les autres, non sans avoir infligé de lourdes pertes aux assaillants.

[1] Amiral-chevalier Claude de Forbin [1656-1733]. Après une période dans l'Armée de terre, en Flandre [1676-1677], il commença une carrière navale comme enseigne de vaisseau puis lieutenant en 1685. À la suite de campagnes en Extrême-Orient, il revint dans la Manche où il fut fait prisonnier avec Jean Bart [1689], mais réussit à fausser compagnie à ses geôliers anglais. Promu capitaine en 1702 et amiral en 1707, il obtint des succès considérables ; au cap Lizard [1708], il eut raison d'un grand convoi anglais en conjonction avec l'amiral Duguay-Trouin.



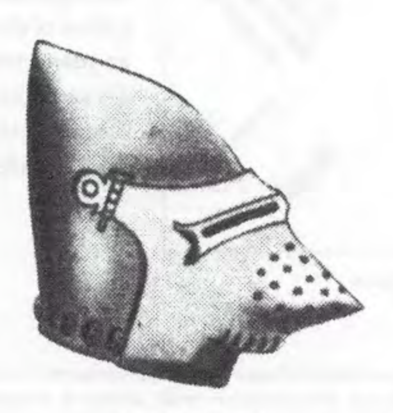
Le dernier survivant, le lieutenant d'Olonne, blessé, allait subir le même sort lorsque Le FIDÈLE et Le BLACKWELL foncèrent sur Le GRAFTON, le prirent en tenaille et le canonnèrent sans merci. Après un sanglant combat, Le GRAFTON baissa son pavillon pour signifier qu'il se rendait. Seul Le ROYAL OAK réussit à fuir après avoir essuyé de fortes avaries. Il dut s'échouer sous Dungeness avec 3,50 m d'eau dans la cale.

Les Français capturèrent en outre 22 navires de transports et 1 200 prisonniers.

Pertes ◆**Français** : 220 tués ou blessés. ◆**Anglais** : 1 200 prisonniers, plusieurs centaines de tués, deux navires de guerre neufs et 22 navires de transport perdus.

Conséquence de cette défaite anglaise : L'insécurité du commerce maritime augmentait le désarroi économique en Angleterre.

SOURCES ET LECTURES : ◆*Histoire de la marine française, quatre volumes électroniques*, Eugène Sue, BNP, Paris, 1995. ◆*Histoire de la marine française*, par Charles Bourel de La Roncière et G. Clerc-Rampal, Paris, Librairie Larousse, 1934. ◆*Histoire de la marine française*, L. Le Saint, Limoges, Éditions E. Ardant et C. Thibaut, Limoges, 1872. ◆*Histoire de la marine française sous le consulat et l'empire, faisant suite à l'Histoire de la marine française sous la première république*, É. Chevalier, Paris, Librairie Hachette.



Heaume du XIV[e] siècle
in Larousse Universel en 2 volumes – Vol. I – @ Archives Larousse



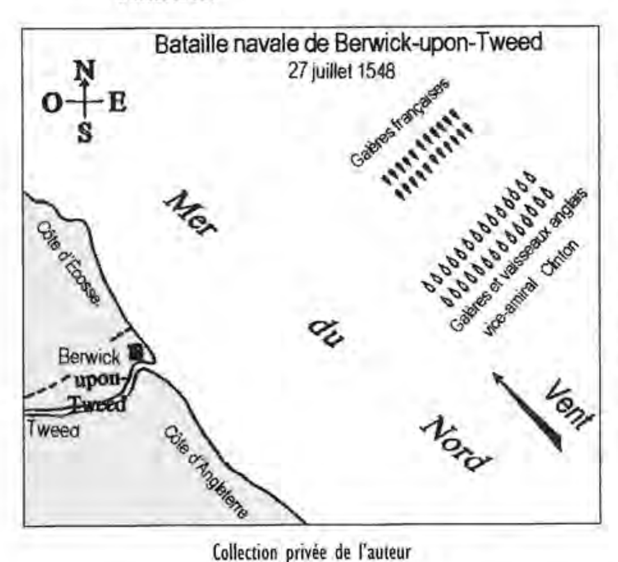
Berwick-upon-Tweed. *Bataille navale de*

Date de l'action: 27 juillet 1548.

Localisation: Berwick-upon-Tweed était une forteresse-port située, bien évidemment, sur la Tweed, frontière naturelle de l'Écosse. Coordonnées géographiques: 55°46' de latitude Nord et 02°00' de longitude Ouest.

Conflit: Guerre anglo-écossaise. Participation française. La France et l'Angleterre étaient officiellement en paix depuis le 17 juin 1546. La guerre entre la France et l'Empire de Charles Quint était aussi momentanément ralentie.

Contexte: Un convoi français réussit à forcer le blocus anglais de l'Écosse érigé en Mer du Nord par le vice-amiral Wyndham avec 8 grands croiseurs. Lorsque survint la grande flotte de 140 voiles, en juin 1548, l'escadre de la Royal Navy[1], qui appuyait les opérations de Lord Grey, resta en sécurité à l'abri de Holy-Island. L'avant-garde française fut signalée au large de Berwick. Le 17 juin, la flotte française débarqua sans opposition ses troupes en rade de Leith, port fortifié d'Édimbourg. Sa situation géographique est semblable à celle du Pirée par rapport à Athènes.



Collection privée de l'auteur

Tandis que le lieutenant-général Montalembert d'Essé marchait sur la ville de Haddington, les galères françaises harcelaient le vice-amiral Clinton et bombardaient Broughty Craig.

Stratégie ou tactique: Les rames des galères et des galéasses permettaient de manœuvrer sans tenir compte des caprices du vent, et ce genre de vaisseau était certainement un atout majeur dans un combat naval.

[1] Vice-amiral Clinton. Ce fut Henri VIII qui constitua une marine royale de gros vaisseaux de guerre armés de canons lourds ainsi qu'une Administration navale, ancêtre de l'Amirauté d'Angleterre. Ce roi peut donc être considéré comme le véritable fondateur de la Royal Navy, qui prit, comme nous l'avons dit plus haut, le relais des escadres des *Cinque Ports*. Ce fut toutefois Charles II qui donna le nom de Royal Navy à cette flotte royale. Henri VIII attribua à ses plus gros vaisseaux les noms de ses maîtresses, en français : La GRAUNDE-MAISTRESSE (Grande Maîtresse), L'ANNE-GALAUNTE (Anne Boleyn Galante), La MAISTRESSE. Culturellement parlant, Henri VIII était plus francophone qu'anglophone.



Résumé de l'action: Le 27 juillet, les galères françaises attaquèrent la flotte anglaise. La mer très calme favorisait les manœuvres à la rame. Les galères coulèrent le navire anglais La PENSÉE et infligèrent de graves avaries à La GALÈRE D'ANGLETERRE. D'ailleurs, le 3 août suivant, La GALÈRE D'ANGLETERRE et La MAISTRESSE, lancées à la poursuite de deux galères françaises isolées, mais qui en fait servaient d'appât, tombèrent dans une embuscade et ne réussirent à s'enfuir que criblées de boulets.

Pertes ◆Inconnues.

CATÉGORIE DE CANONS AU MILIEU DU XVIe SIÈCLE					
Nom	**Calibre**[2]	**Longueur**[3]	**Poids**[4]	**Poids du projectile**[5]	**Charge de poudre**[6]
Canon royal	8 & 54	8 & 6	8 000	74	30
Canon	8 & 0	..	6 000	60	27
Canon serpentine	7 & 0	..	5 500	42	25
Canon bâtard[7]	7 & 0	..	4 500	42	20
Demi-canon	6 & 4	11 & 0	4 000	32	18
Canon pierrier[8]	6 & 0	..	3 800	26	14
Couleuvrine[9]	5 & 2	10 & 11	4 840	18	12
Basilisk	6 & 0	..	4 000	14	9
Demi-couleuvrine	4 & 0	..	3 400	8	6
Couleuvrine bâtarde	4 & 56	8 & 6	3 000	11	5 & 7
Faucon saker	3 & 65	6 & 11	1 400	6	4
Mignon	3 & 5	6 & 6	1 050	5 & 2	3
Falcon[10]	2 & 5	6 & 0	680	2	1 & 2
Falconnet[11]	2 & 0	3 & 9	500	1	0 & 4
Serpentine	1 & 5	..	400	0 & 5	0 & 3
Robinet ou rabinet	1 & 0	..	300	0 & 3	0 & 18

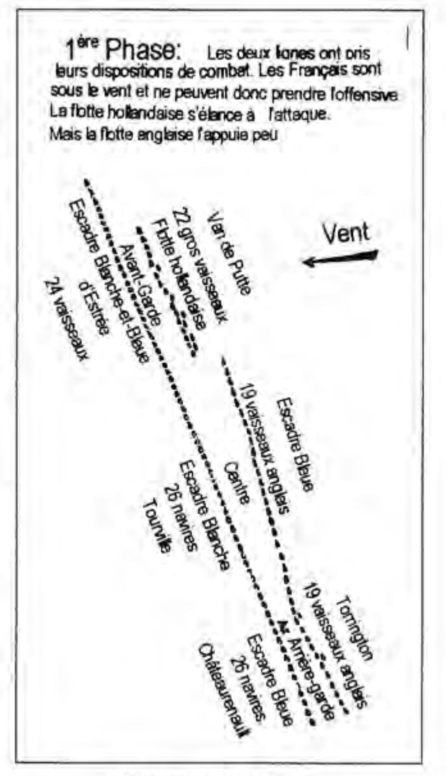
[2] En pouces et en lignes.
[3] En pieds et en pouces.
[4] En livres.
[5] En livres.
[6] En livres.
[7] Ou bastard cannon.
[8] Ou « cannon pedro » ou « cannon petro ».
[9] Ou culverine ou coulevrine.
[10] Ou faucon.
[11] Dans l'île anglo-normande de Sercq se trouve un canon de cuivre, un falconet de 57 pouces de long et de calibre 1 7/8 de pouce portant la mention : « Don de sa majesté la Royne Elizabeth au Seigneur de Sarcq, A.D.1572 ».



Conséquence de cette défaite anglaise : Quoique peu compromettante sur le plan tactique, cette défaite eut des répercussions stratégiques : elle permit aux Français de continuer impunément d'aider les Écossais dans leur résistance contre l'annexion anglaise.

SOURCES ET LECTURES : ◆*Histoire de la marine militaire au Havre (XVI[e] et XVII[e] siècle)*, Alphonse-Adolphe Martin, Imprimerie de M.-L. Durand, Fécamp, 1899. ◆*Histoire de la marine*, Courtlandt Canby, traduit de l'anglais par Charles-Albert Reichen, Éditions Rencontre, Lausanne, 1962. ◆*The history of Berwick-upon-Tweed and its vicinity. To which is added a correct copy [or rather, translation] of the Charter granted to that borough*, Thomas Johnstone, J. Reid and J. Wilson, Berwick, 1817.

Béveziers. *Bataille navale de*



Collection privée de l'auteur

Autres noms: Bataille de Beachy Head; Bataille de Pevensy. Le mot *Béveziers* est d'ailleur une corruption du mot *Pevensy.*

Date de l'action: 10 juillet 1690.

Localisation: au large du cap Beachy Head, à l'embouchure du fleuve Pevensey que les marins français prononçaient alors *Béveziers.* Coordonnées géographiques: 50° 44' de latitude Nord et 00° 16' de longitude Est.

Conflit: Guerre de la ligue d'Augsbourg [1688-1697].

Contexte: La flotte française, qui avait quitté Brest le 22 juin, doubla l'île de Wight le 5 juillet.

Jean Bart, déguisé en pêcheur, partit alors en reconnaissance, en chaloupe munie de filets de pêche. Il découvrit la flotte anglo-hollandaise au mouillage sous le cap Beachy Head. Durant trois jours, il explora soigneusement tout le secteur, répondant «*fisherman*» lorsqu'une sentinelle anglaise le hélait. Ah! Si les Anglais avaient su que le grand Jean Bart était parmi eux! Puis il revint rendre compte à Tourville. Mais les vents contraires ne permirent pas aux Français d'attaquer immédiatement.

Chefs en présence ◆**Français**: Anne Hilarion de Costentin Tourville, vice-amiral du Levant. ◆**Anglo-Hollandais**: le vice-amiral Arthur Herbert de Torrington. Les amiraux Ashby et Van de Putte commandaient aussi.

Effectifs engagés ◆**Français**: 75 vaisseaux de ligne, 6 frégates et 20 brûlots montés par 20 216 hommes avec 4 600 canons. ◆**Anglo-Hollandais**: 60 vaisseaux de ligne et de nombreuses frégates, 18 915 hommes et 4 153 canons.

Stratégie ou tactique: En avant-garde des Français naviguait l'escadre Blanche et Bleue avec 24 vaisseaux [Victor-Marie d'Estrées]. Puis, suivait le Corps-de-bataille Blanc avec Le SOLEIL-ROYAL [98 canons, Tourville] et 26 gros vaisseaux. En arrière-garde, l'escadre Bleue [26 vaisseaux] autour du DAUPHIN-ROYAL [Châteaurenault]. Et pour compléter la formation, 5 brûlots: Le FÂCHEUX, L'IMPRUDENT, L'IMPERTINENT, Le BOUTE-FEU et L'INSENSÉ.



MARINE ROYALE					
NOM	**Can**	**Commandant**	**NOM**	**Can**	**Commandant**
Le FRANÇAIS	46	D'Ailly	Le TÉMÉRAIRE	52	Riveau-Huet
Le POMPEUX	74	D'Aligre	Le LÉGER	44	Rouvray
Le HENRY	62	D'Amblimont	L'ÉOLE	50	Du Tast
Le MAGNIFIQUE	76	D'Amfreville	Le GRAND	80	d'Estrées
Le CHEVAL-MARIN	40	D'Amfreville	Le SOLIDE	48	Ferville
L'ALCYON	44	Jean Bart	Le VAILLANT	48	Feuquières
L'AQUILON	50	Beaugeais	Le TRIOMPHANT	70	Flacourt
Le BRILLANT	66	De Beaujeu	Le NEPTUNE	46	Forbin
Le SÉRIEUX	56	Bellefontaine	Le FIDÈLE	46	Forbin-Gardane
Le GLORIEUX	60	Belle-Isle-Erard	L'INTRÉPIDE	80	J. Gabaret
L'APOLLON	56	Bidault	Le BOURBON	62	D'Hervault
Le FLEURON	54	Chabert	L'ARDENT	62	Infreville
Le VIGILANT	52	Chalais	Le CAPABLE	54	La Boissière
Le BRAVE	54	De Chambigny	Le MAURE	52	L. Galissonnière
Le MARQUIS	80	Châteaumorant	Le FORT	52	Harteloire
Le DAUPHIN-ROYAL	110	**Châteaurenault**	L'AGRÉABLE	58	Motte Genouillé
Le SAINT-PHILIPPE	80	Coëtlogon	La COURONNE	58	Langeron
Le FLORISSANT	80	Cogolin	Le TONNANT	70	La Porte
Le FOUGUEUX	58	Colbert de St-Mars	Le SANS-PAREIL	58	La Rongère
Le COMTE	40	Courbon-Blénac	Le SAINT-LOUIS	56	Roque-Percin
Le PRINCE	56	Des Adrets	Le FENDANT	52	La Vigerie
L'ARROGANT	54	Des Adrets	Le PARFAIT	62	Machault
Le MODÉRÉ	50	Des Augiers	Le FAUCON	44	Montbault
Le BELLIQUEUX	74	Des Francs	L'EXCELLENT	56	Montbrun
Le HARDI	58	Des Gouttes	Le SOUVERAIN	80	Nesmond
Le PRUDENT	52	Des Herbiers	Le FORTUNÉ	58	Pallas
Le FURIEUX	60	Des Nos	Le DUC	48	Pallières
Le BON	52	Digoine du Palais	Le TERRIBLE,	74	Panetié
Le VERMANDOIS	58	Du Chalard	Le PRÉCIEUX	56	Perrinet
L'AIMABLE	70	Du Magnou	Le COURTISAN	62	Pointis
Le FIER	68	Relingue	Le DIAMANT	56	Serquigny
Le TRIDENT	52	Riberette	L'ÉCLATANT	54	Septèmes
Le BRUSQUE	50	Ricoux	L'ARC-EN-CIEL	44	Ste-Maure
L'ILLUSTRE	66	Rosmadec	Le CONTENT	56	Saint-Pierre



MARINE ROYALE (suite)					
L'INDIEN	50	Roussel	L'ENTREPRENANT	56	Sébeville
Le FERME	54	Vaudricourt	Le COURAGEUX	62	Sérigny
Le SAINT-MICHEL	54	Villars	Le SOLEIL-ROYAL	98	**Tourville**
Le CONQUÉRANT	70	Villette-Mursay			

Résumé de l'action : Le vice-amiral Herbert de Torrington voulut combattre dès qu'il apprit l'arrivée des Français, et les amiraux hollandais qu'il avait sous ses ordres eurent du mal à lui faire attendre des renforts. Mais le 10 juillet, il donna le signal de l'appareillage à bord du ROYAL-SOVEREIGN.

La flotte française était déployée en formation rectiligne orientée N.O.-S.E. La ligne française avait mis en panne après avoir pris les distances de combat. Torrington avait l'avantage du vent et des courants que Tourville avait vainement tenté de lui prendre. Les Anglo-Hollandais attaquèrent donc vent arrière, parallèlement aux Français. Pressée de se battre, la flotte hollandaise, qui formait l'avant-garde, s'éloigna de la ligne anglaise et alla se jeter sur l'avant-garde française.

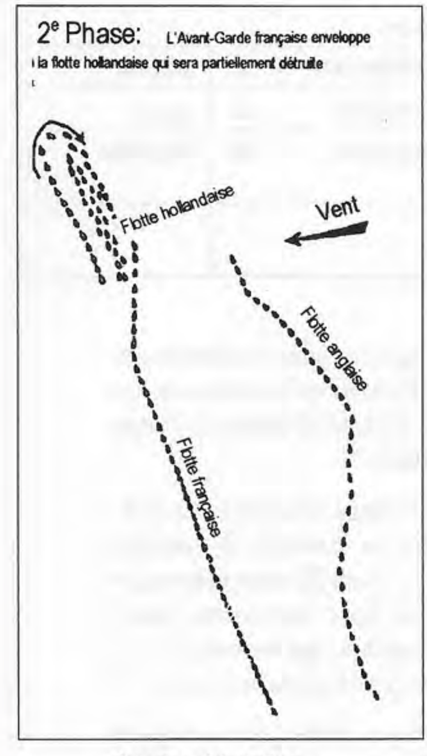
Les deux avant-gardes commencèrent à se canonner au milieu d'un nuage de fumée. Le navire-amiral français DAUPHIN-ROYAL et son matelot arrière L'ARDENT furent assaillis par d'énormes navires hollandais et le combat devint furieux. Les ponts se couvrirent rapidement de morts et de blessés. L'ARDENT, victime de graves avaries, reçut l'autorisation de Châteaurenault de quitter la ligne de bataille afin d'aller panser ses plaies un peu à l'écart.

Mais, pendant que l'avant-garde française soutenait le combat, le reste de cette avant-garde dépassa les combattants et vira de bord afin de revenir en arrière pour envelopper la flotte hollandaise et la prendre en tenaille. Mitraillés et pilonnés des deux côtés en même temps, les navires hollandais, truffés de boulets, combattirent désespérément. Quelques-uns parvinrent à s'enfuir, mais la majorité des autres se battirent comme des lions et furent sérieusement avariés, démâtés, couverts de tués. Le VRIESLAND ne consentit à amener son pavillon qu'à la dernière extrémité, lorsque presque tous ses marins furent tués ou blessés.

Pourtant, à la longue, l'escadre anglaise se porta enfin sur les lieux du combat. Le SANDWICH [amiral Ashby] et les navires de sa suite se heurtèrent aux canons du SOLEIL-ROYAL. Après un violent et bruyant combat, Le TONNANT français fut momentanément désemparé et quatre navires anglais, démâtés, abandonnèrent le combat[1].

[1] Douze navires hollandais furent complètement démâtés.





Collection privée de l'auteur

Le vice-amiral anglais Herbert de Torrington pour sa part[2] sut trouver le point faible de la ligne française, la jonction entre le Corps de bataille et l'arrière-garde, et il se contenta d'attaquer ce point au lieu d'aller prêter main-forte à ses autres navires en péril devant Le SOLEIL-ROYAL. Le CONTENT, L'ENTREPRENANT et L'APOLLON[3] attaquèrent avec mordant. Finalement, les canonniers du FOUGUEUX [58] étonnèrent tout le monde en obligeant le navire amiral anglais à *rompre le combat!*

Tout au long de la ligne, la bataille avait été meurtrière. Peu à peu, le soir tombait. La brise avait finalement tourné en faveur des Français. Tourville entrevoyait déjà une destruction complète de la flotte anglo-hollandaise qui manifestait un grand épuisement. Mais les vents favorables[4] ne durèrent pas.

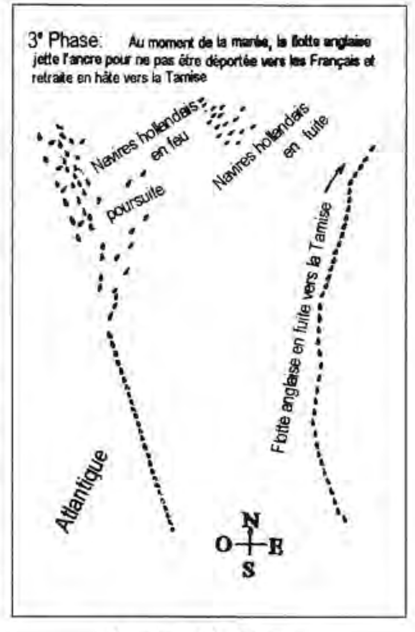
Le vice-amiral anglais envoya un dernier brûlot sur la ligne française, que les canonniers de Gabaret coulèrent avant qu'il n'ait pu atteindre son objectif.

Ce fut le moment où le navire-amiral ROYAL-SOVEREIGN hissa à l'un de ses mâts le signal de la retraite. Alors que les Français se préparaient à la curée, la nature elle-même allait s'opposer à cette mise à mort. Peu auparavant s'était produit le renversement de la marée. Herbert, prévenu par ses pilotes, avait fait mouiller[5] sous voiles. Mais Tourville dériva et se trouva bientôt entraîné vers l'Ouest par le courant du jusant. L'absence de vent empêchait les Français de revenir achever les Anglo-Hollandais. Par une véritable fatalité, les galères françaises, qui seules auraient pu manœuvrer sans vent, n'avaient pas encore fait leur jonction avec le corps de bataille.

La nuit tomba enfin, la zone de bataille restait toute illuminée par les vaisseaux qui brûlaient. Le navire de l'amiral Van de Putte brûla jusqu'au jour, un autre, Le NOORD-QUARTIER, coula durant la nuit.

2 The ROYAL-SOVEREIGN, 100 canons.
3 Tous trois entre 50 et 60 canons.
4 Pour les Français.
5 Jeter l'ancre.



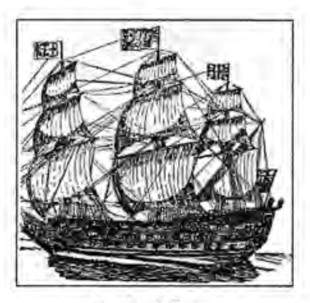


Collection privée de l'auteur

Pendant deux jours et deux nuits, après le retour de vents favorables, la division française de La Villette harcela les derniers vaisseaux hollandais[6], qui n'avaient pu fuir assez rapidement vers la Tamise comme le reste de la flotte anglo-hollandaise. Les Français réussirent à couler Le WAPEN-VAN-UTRECHT et contraignirent deux ou trois autres vaisseaux à se jeter à la côte. Le THOLEN fut gravement avarié et un autre de 70 canons sabordé et brûlé par son équipage.

Pertes ◆La flotte **anglo-hollandaise** perdit 17 navires de guerre, corps et biens. La plupart des autres furent endommagés. ◆La flotte **française**, quoique ayant subi de gros dommages, ne perdit *aucun* navire ce jour-là.

Conséquence de cette défaite anglo-hollandaise: Cette grande défaite jeta l'affolement en Angleterre. Car si les Français étaient maîtres de la mer, rien ne pouvait plus les empêcher de débarquer dans l'île. En Hollande, une violente indignation anti-anglaise balaya le pays. Le vice-amiral anglais, à qui Guillaume d'Orange [un Hollandais] avait confié le commandement suprême en mettant sous ses ordres des amiraux hollandais, avait, semble-t-il, sacrifié la flotte hollandaise au profit de l'Angleterre. Le commandant suprême anglais fut donc arrêté, dès son arrivée en Angleterre, et resta détenu à la Tour de Londres pendant de longs mois avant d'être déféré en Cour martiale. Malgré cela, le 10 novembre 1690, la Cour martiale – entièrement anglaise – l'acquitta de toute lâcheté et d'avoir délibérément sacrifié la flotte hollandaise. Toutefois, le roi Guillaume III d'Orange, Hollandais lui-même, ne lui pardonna jamais et ne lui confia plus de commandement.



The Royal George
Collection privée de l'auteur

6 Abandonnés par le vice-amiral Herbert.



SOURCES ET LECTURES : ◆*Tourville*, par Daniel Dessert, Paris, Fayard, 2002. ◆*Béveziers (1690), la France prend la maîtrise de la Manche*, par Jean Meyer, Paris, Economica, 1993. ◆*Le duel entre Tourville et Seignelay, Béveziers et Plymouth, 1690*, par Jean Peter, Paris, Institut de stratégie comparée, Economica, 2001. ◆*Lettre à Mgr. l'archevesque de Paris, [...] pour faire chanter le Te Deum en l'église Nostre-Dame, en action de grâces de la victoire remportée sur les flottes anglaises et hollandaises par l'armée navale de S. M., commandée par M. le comte de Tourville, vice-amiral de France*, Paris, impr. de E. Michallet, 1690. ◆*Tourville et Béveziers*, E. Taillemite..., Pierre Guillaume, Paris, Economica, 1991. ◆*The Battle of Beachy Head*, Robert Armstrong, Eastbourne, 20 Pevensey Rd., Eastbourne, E. [Sussex], 1979.

Blancs-Sablons. *Bataille navale de la baie des*

Autre nom : Bataille navale des **Croyx Primoguet**.

Date de l'action : 22 avril 1513.

Localisation : La baie des Blancs-Sablons se trouve dans le Finistère, en Bretagne, France[1]. Coordonnées géographiques : 49° 22' de latitude Nord et 4° 46' de longitude Ouest.

Conflit : Guerre de la Sainte Ligue, qui avait commencé le 4 octobre 1511. Le roi Henri VIII d'Angleterre y avait adhéré le 13 novembre 1511.

Contexte : Sept pays s'étaient ligués sous l'égide du pape Jules II[2] contre la France. Bientôt, les traités séparés du 23 mars et du 1er avril 1513 la débarrassèrent de deux puissants adversaires : Venise et l'Espagne. La flotte anglaise était **embossée** depuis le 11 avril 1513 devant la Pointe Saint-Mathieu, barrant la route de Brest. Une escadre française [Prégent de Bidoux] voulut forcer le blocus.

Chefs en présence ◆**Français** : *amiral du Levant* Prégent de Bidoux. ◆**Anglais** : amiral Edgar Howard.

Effectifs engagés ◆**Français** : six galères et quatre brigantins[3]. ◆**Anglais** : une cinquantaine de vaisseaux de toutes grandeurs.

Stratégie ou tactique : La tentative anglaise d'*enveloppement* ne réussit pas.

Résumé de l'action : Voulant forcer le blocus, l'escadre française de Prégent de Bidoux[4] fut repérée par six navires éclaireurs qui donnèrent l'alarme. Bidoux était, le 22 avril 1513, aux *Croyx Primoguet*, dans la baie des Blancs-Sablons. Une cinquantaine de navires anglais apparurent bientôt et tentèrent d'envelopper les dix navires français. Mais par une manœuvre agressive, Bidoux se jeta sur eux, combattit avec rage et perça la ligne de blocus. Après avoir coulé un vaisseau anglais et deux de transports de troupes puis avarié The LESSE BARKE de Stephen Bull, les Français entrèrent à Brest. Bidoux ne perdit qu'un petit brigantin.

Pertes ◆**Français** : un brigantin. ◆**Anglais** : un vaisseau et deux transports de troupes coulés. The LESSE BARKE avarié.

Conséquence de cette défaite : Les deux escadres clamèrent la victoire, la française pour avoir réussi à percer la ligne anglaise en infligeant des pertes aux Anglais et l'anglaise pour... être restée sur le champ de bataille.

---

1. Il ne s'agit pas, bien entendu, du *Blanc-Sablon* canadien.
2. **Giuliano Della Rovere**, né à Albissola [1443-1513], fut pape de 1503 à 1513. Ce pape « casqué » restaura la puissance politique de la papauté en Italie et fut l'âme de la Ligue de Cambrai contre les Vénitiens [1508] puis de la Sainte Ligue contre la France [1511-1512].
3. Petit navire à deux mâts et à un seul pont.
4. Six galères et quatre brigantins.



SOURCES ET LECTURES : ◆ *The History of the Life, Victorious Reign, and Death of K. Henry VIII. Containing an account of his wars and victories [...] To which is added a compendium, of the life and reign of that glorious and pious prince King Edward the Sixth*, H. Rodes, Londres.

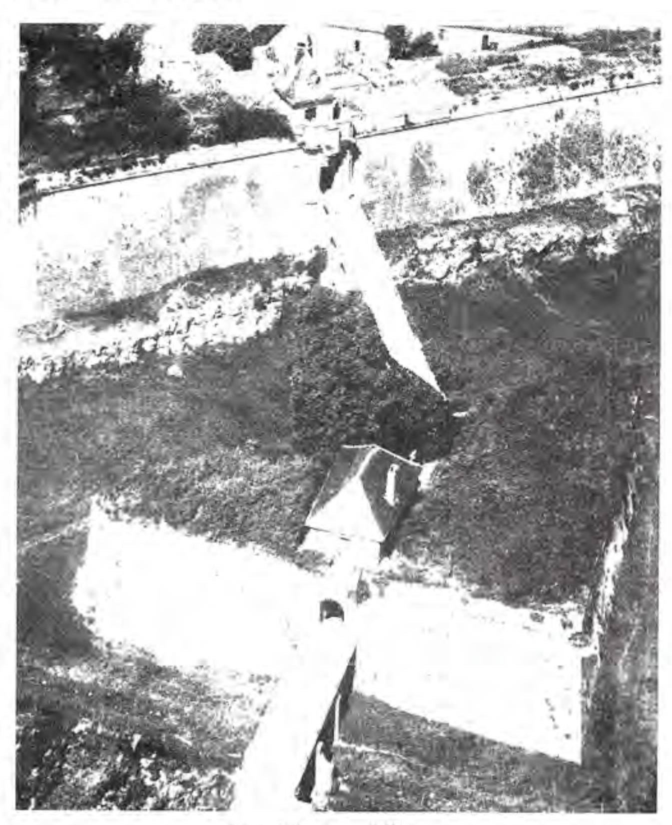
Blaye. *Siège et bataille navale de*

Date de l'action: 21 décembre 1592 – 4 août 1593.

Localisation: Aujourd'hui *Blaye-et-Sainte-Luce*. Ville sur la rive droite de la Gironde, à 49 km de Bordeaux. Coordonnées géographiques: 45° 08' de latitude Nord et 00° 39' de longitude Ouest.

Conflit: Guerre de la Sainte Ligue catholique.

Contexte: Le 11 mai, une flotte anglaise de 33 voiles fut signalée, amenant du secours aux troupes royalistes d'Henri IV de France: les trois régiments anglais du général Norris, commandés par le prince de Dombes. Norris demandait à occuper Brest au nom de l'Angleterre qui voulait se rembourser sur le champ de son aide militaire au roi de France protestant, mais Henri IV le lui refusa. Alors, Norris débarqua ses troupes à *Pimpol.*



La porte Dauphine à Blaye
Collection privée de l'auteur

Chefs en présence ◆**Franco-Anglais**: lieutenant-général Goyan de Matignon; vice-amiral Jaubert de Barrault; amiral Houghton.

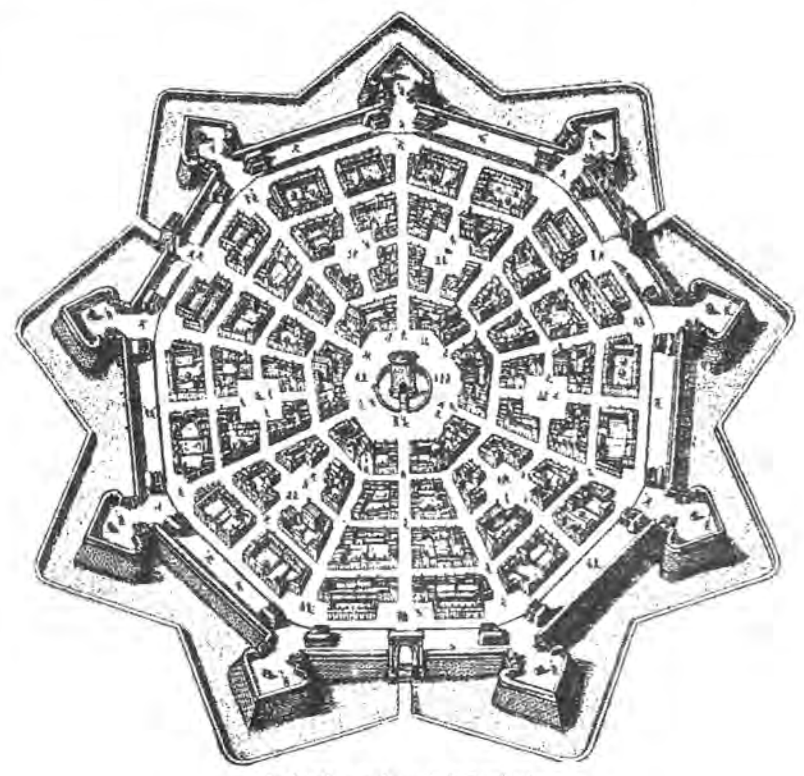
Stratégie ou tactique: Blocus d'abord, puis combat naval à l'abordage et au canon. Blaye occupait depuis toujours un point stratégique sur la route d'Espagne qui franchissait la Gironde en ce point. Dès l'époque romaine, la colline avait été fortifiée. Une ville et un château à six tours se développèrent au cours du XII[e] siècle. D'abord anglaise, la ville devint française en 1451. Il fallait protéger l'accès à Bordeaux. « Le gouverneur[1] Claude de Saint-Simon (père de Louis) s'avisa alors

[1] Écrit Nicolas Faucherre, dans son œuvre *Places Fortes, bastions du pouvoir*, p. 97-98, voir *in fine*.



de remplacer le front vers la terre[2]... un large fossé sec battu par une fausse braie et deux gros boulevards en fer à cheval placés en avant de la porte et du château ; [...] pour loger une garnison croissante, on expulsa les habitants de la ville haute qui se relogèrent dans les faubourgs. La ville forte était devenue citadelle. »

Résumé de l'action : Dans le Sud, Blaye, entre les mains de Ligueurs, dérangeait le trafic maritime de Bordeaux. Avec des navires anglais dont il s'était emparé, le capitaine ligueur *Esparbès de Lussan* rançonnait les navires de passage. Le 21 décembre 1592, l'armée française du lieutenant général Goyan de Matignon, les 14 pataches du vice-amiral Jaubert de Barrault et les 6 navires de guerre anglais de l'escadre de Houghton mirent le siège devant Blaye.



Fortifications typiques de la Renaissance
Archives de l'Université Laval

2 Ce fut probablement **Blaise de Pagan** [1607-1665] qui inspira et dirigea les travaux. Il fut aussi l'inspirateur du grand Vauban. Ce fut lui qui modifia les flancs des bastions afin qu'ils soient perpendiculaires à la courtine. Le flanquement par canons, destiné à prendre les fossés en enfilade, fut renforcé par de la mousqueterie et la hauteur des parapets limitée afin de permettre le « tir à barbette », c'est-à-dire par-dessus le parapet, sans embrasures. Pagan préconisa aussi *l'échelonnement des défenses* en profondeur en ajoutant des ouvrages extérieurs qui retardaient l'attaque du corps de place.



Le 18 avril 1593, 16 navires de guerre espagnols et 2 pataches françaises battaient l'escadre anglaise de blocus au cours d'un combat de plusieurs heures. Pourchassé par l'escadre franco-espagnole, l'amiral anglais se fit sauter plutôt que de se rendre, mais le pavillon anglais fut quand même retrouvé et exhibé comme trophée par les Franco-Espagnols.

Pertes ◆**Anglais** : six navires de guerre. **Autres** : inconnues.

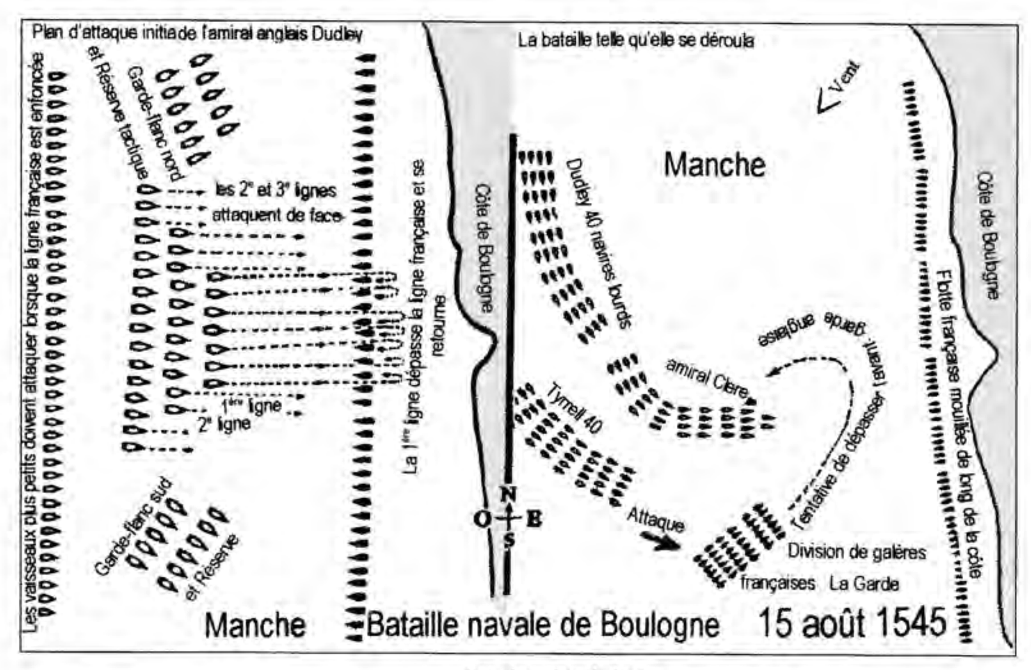
Conséquence de cette défaite anglaise: La destruction de l'escadre de la Royal Navy fut durement ressentie.

SOURCES ET LECTURES : ◆*Histoire de la ville de Blaye depuis sa fondation par les Romains jusqu'à la captivité de la duchese de Berry, etc.*, E., Bellemer, Blaye ; Bordeaux, 1886. ◆*Blaye : ville d'histoire et de légendes*, Arlette Cotton de Bennetot, Éditions Berson, La Lombardière, 33390 Blaye, 1990. ◆*La sentinelle de Bordeaux, Blaye sur la Gironde*, Daniel Binaud, Art & arts éd., Bordeaux, 1995. ◆*Blaye : porte de Bordeaux*, Johel Coutura, Éditions du Glorit, Marcillac, 1988.

Boulogne. *Bataille navale de*

Date de l'action: 15 août 1545.

Localisation: Port français de la mer du Nord, prononcé Boleyn au Moyen Âge. Coordonnées géographiques: 50°43' de latitude Nord et 01°37' de longitude Est.



Collection privée de l'auteur

Conflit: Participation française à la guerre de l'indépendance de l'Écosse que l'Angleterre cherchait à annexer.

Contexte: Venant du Portel [port situé à 3 km de Boulogne] où l'amiral français D'Annebault avait débarqué 4000 soldats et 3000 pionniers pour le siège de Boulogne [devenue ville anglaise], la flotte française parvint le 9 août au large de Rye. Au total, elle comprenait près de 150 voiles. La flotte anglaise renforcée atteignait le même nombre de vaisseaux et 12000 hommes.

Chefs en présence ◆Amiral anglais John Dudley[1] ; ◆Amiral et maréchal français Claude d'Annebault.

[1] **John Dudley**, duc de Northumberland [1502-1553], devint vicomte de Lisle et Lord Grand-Amiral puis, plus tard, comte de Warwick. Il aida Somerset à envahir l'Écosse et à écraser les Écossais à la Bataille de



Effectifs engagés ◆150 voiles de part et d'autre. Les Anglais avaient 12 000 hommes et les Français probablement le même nombre.

Stratégie ou tactique: Le plan d'attaque de l'amiral anglais John Dudley était de disposer sa flotte sur trois lignes. À l'avant, 6 grandes hourques hanséatiques[2] dont Le MARY de Hambourg. Au centre, 10 gros navires dont Le HENRI-GRÂCE-DE-DIEU. Derrière, 16 gros navires. À chaque aile, 11 grands navires de flanquement. Les navires de plus faible tonnage appuieraient l'ensemble. La flotte anglaise foncerait sur les Français dans lesquels elle devrait entrer comme un coin. La première ligne devrait alors se retourner et prendre les Français à revers en les attaquant dans le dos, tandis que la deuxième et la troisième ligne formeraient la *seconde mâchoire de la tenaille*. Aux ailes, les croiseurs, qui ne prendraient pas part au choc initial, serviraient de réserve tactique. Ils devraient porter assistance aux navires qui auraient le dessous.

Résumé de l'action: Le 13 août au soir, apprenant l'arrivée prochaine des Anglais, l'amiral français se forma en bataille près de Boulogne, ses navires acculés au rivage. Les galères de La Garde s'abritaient du vent, en réserve tactique derrière une langue de terre. *Peu soucieux de gloire, de lauriers et de félicité*, D'Annebault[3] expédiait au roi message sur message pour lui demander l'autorisation de... regagner Le Havre. Le 14 août, un courrier exprès lui apporta la réponse: « Combattez d'abord! » Les galères reçurent donc l'ordre, le 14 au soir, de chercher les Anglais qu'elles trouvèrent le 15 août, à la hauteur de Shoreham. La colonne anglaise [tête à l'Est et queue au Nord, les roberges et autres croiseurs sur les ailes] comprenait 24 hourques flamandes accompagnées de 10 autres vaisseaux trans-

Pinkie en 1547. Il fit exécuter le même Somerset, devenu rival politique, en 1552. L'année suivante, il conspira et complota afin que la monarchie anglaise tombât entre les mains de sa famille, excluant de ce fait les deux filles de Henri VIII, Élisabeth et Marie Tudor. Son comportement sexiste lui coûta cher. En août 1553, Marie Tudor, devenue reine, mit fin à sa longue carrière politique à la tête de l'Angleterre en lui faisant *trancher le col* pour haute trahison.

2 La **Ligue hanséatique** ou **Hanse** est un regroupement de villes commerciales de l'Allemagne du Nord-Ouest, à la tête desquelles était Lubeck. La Hanse date de 1241 ; elle avait pour but de protéger le commerce des cités allemandes contre les pirates de la Baltique et de défendre leurs franchises, c'est-à-dire leurs monopoles, contre les princes voisins. Cela revenait à limiter la liberté de commerce des princes qui ne faisaient pas partie de cette association commerciale et, donc, à supprimer la concurrence ; rêve de toute multinationale. La Ligue hanséatique était à peu près le pendant allemand des Cinque Ports anglais, sur le modèle desquels la Ligue avait du reste été fondée. Hambourg, Brème, Lubeck, Cologne en étaient les principaux centres. Cette confédération politique, commerciale et militaire, qui fleurit durant plusieurs siècles et qui étendit au loin son commerce, comptait, à la fin du XV[e] siècle, 64 villes, possédait des flottes, une armée, un trésor et un gouvernement particulier. La marine de ces villes finit par se réserver le monopole du commerce de la Baltique. La Ligue avait des liaisons avec les Cinque Ports d'Angleterre et jusqu'à Novgorod en Russie. En décadence dès le XVI[e] siècle, la Hanse ouvrit ses derniers ports au commerce général en 1723.

3 **Claude d'Annebau[l]t**, maréchal et amiral de France, ministre de François I[er]. Il défendit victorieusement Turin contre Charles Quint. Il mourut en 1552 à La Fère. Au moment de cette bataille navale de Boulogne, il était taraudé par le fameux syndrome du chef de guerre avant la bataille : *la peur de tout perdre d'un seul coup de dé.*



portant 3 800 hommes à l'avant-garde[4], 40 navires de ligne chargés de 6 846 hommes au centre [amiral Dudley] et une escadre légère de 40 galéasses[5] et roberges en garde-flancs[6] montées par 2 092 hommes. Une Royal Navy redoutable!

Ce fut l'escadre légère qui soutint le choc des Français. Les galères françaises de La Garde gagnèrent de vitesse la tête de la colonne anglaise pour l'avoir sous le vent et la bombarder. Les galéasses de flanc-garde, La GRAUNDE-MAISTRESSE[7], L'ANNE-GALAUNTE[8] [vice-amiral Legge], La GREYHOUND et La GALLEY-SUBTILE s'opposèrent à l'avance des Français par un violent feu. L'artillerie des galères françaises riposta vivement. La GRAUNDE-MAISTRESSE et La GALLEY-SUBTILE [capitaine Edgar Jones], les deux plus puissants navires de l'escadre, furent gravement avariées ainsi qu'une roberge. Ayant lâché ses bordées, La Garde vira de bord afin d'attirer les Anglais vers le gros de la flotte française. Mais Pierre Strozzi [et ses quatre galères] ne le suivit pas; désireux de conserver l'avantage du vent[9], il s'élança contre le gros de la flotte anglaise [amiral Dudley], bientôt suivi par cinq ou six autres galères. Enfin, La Garde lui-même, voyant que son capitaine ne l'avait pas suivi, revint pour lui prêter main-forte.

Mais la Royal Navy, au lieu de continuer le combat qui avait jusque-là duré deux longues heures, retraita vers Beachy Head[10], abandonnant la zone de bataille à l'escadre française.

Pertes ◆Inconnues.

Conséquence de cette défaite anglaise: Au lieu de poursuivre les Anglais en déroute, l'amiral d'Annebault, qui n'avait combattu que sur ordre *exprès* du roi, s'empressa d'aller désarmer au Havre où la population le reçut très froidement à cause précisément du fait qu'il n'avait pas poursuivi les Anglais pour essayer de détruire leur flotte.

4 Sous les ordres du vice-amiral Thomas Clere.

5 **Galéasse** ou galéace : n.f., navire à rames et à voiles plus lourd que la galère. En fait, la différence essentielle entre la galère et la galéasse consistait en ce que la première avait sa « chambre de nage » [ou logeaient les galériens] à ciel ouvert, tandis que la galéasse l'avait recouverte et surmontée d'un pont à jour formé de caillebotis [treillis de lattes qui fermait les écoutilles en laissant passer le jour] qui servait à la manœuvre des voiles, mais alourdissait le navire. L'artillerie, assez faible et mal disposée, comprenait 34 canons et 10 pierriers.

6 Amiral William Tyrrell et vice-amiral Legge.

7 Amiral Tyrrell ; ou **Grande-Maîtresse** en vieux français, langue maternelle d'Henri VIII.

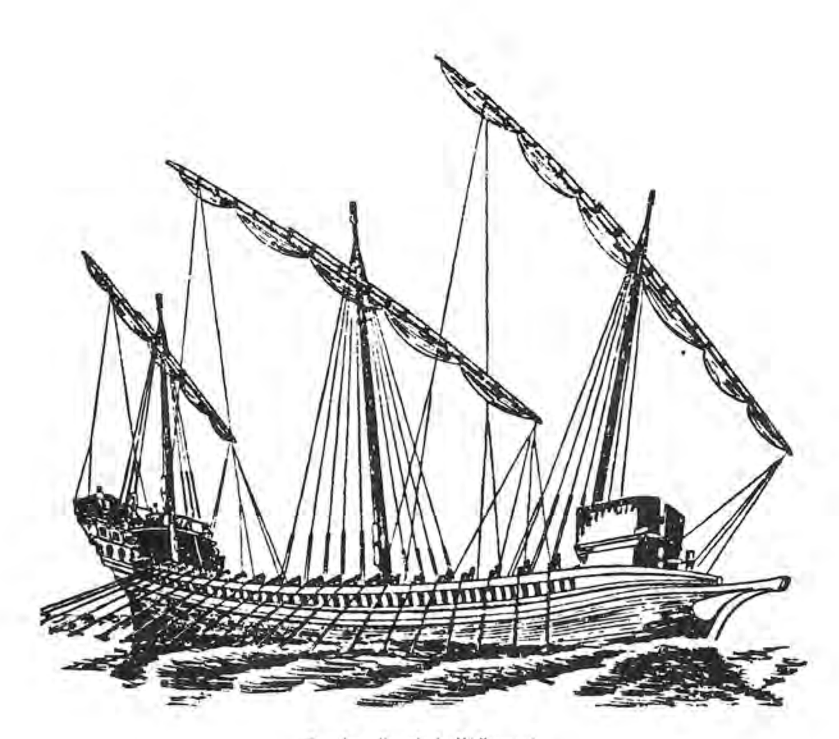
8 **L'Anne Galante** ; il s'agissait encore d'Anne de Boleyn ou de Boulogne, Française née dans cette ville, grande maîtresse en titre d'Henri VIII. Anne fut accusée d'adultère par Jeanne Seymour [abréviation de Saint-Maurice] et décapitée à la Tour de Londres. Elle fut la mère de la future reine Élisabeth Ire. Seymour devint reine d'Angleterre à la place d'Anne.

9 Il est bien entendu que même si, au moment du combat, les galères ne sont pas propulsées par le vent mais par les rames, elles devaient empêcher les vaisseaux anglais de prendre *l'avantage du vent*.

10 **Beauchef** pour les Français, par euphonie.



SOURCES ET LECTURES : ◆*John Dudley, Duke of Northumberland, 1504-1553*, David Loades, Clarendon Press, Oxford, 1996. ◆*The Protectorate and the Northumberland Conspiracy. Political Intrigue in the Reign of Edward VI. An Analysis of Machiavellian Politics in Tudor England during the « Common Rule » of Somerset and Northumberland, 1547-1553*, Daniel Patrick Brown, Golden West Historical Publications, Ventura, Californie, 1981.

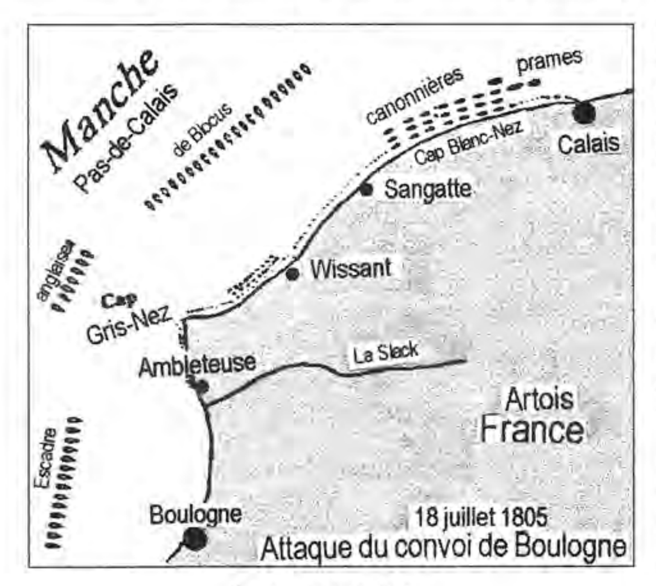


Grande galère de la Méditerranée
in Larousse Universel en 2 volumes – Vol. I – @ Archives Larousse

Boulogne. *Bataille navale de*

Date de l'action: 18 juillet 1805.

Localisation: Côte française de la Manche. Coordonnées géographiques: 50° 43' de latitude Nord et 01° 37' de longitude Est.



Collection privée de l'auteur

Conflit: Guerres du Premier Empire [18 mai 1804 – 1814 et 1815]. Troisième coalition, du 8 avril 1805 au Traité de Presbourg, 26 décembre 1805.

Contexte: Désireux d'envahir l'Angleterre, Napoléon concentrait des bâtiments de transport de troupes dans tous les ports de la Manche, sous la surveillance de plusieurs divisions de la Royal Navy. L'amiral Lacrosse fut instruit de l'approche de la flottille batave qui, sous le commandement de l'amiral Verhuel, venait prendre position à Ambleteuse en vue de cette invasion. Lacrosse fit appareiller, le 18 au point du jour, plusieurs divisions des bâtiments qui formaient la ligne d'embossage dans la rade de Boulogne. Elles se portèrent au large comme pour attaquer la station anglaise de blocus à son mouillage.

Chefs en présence ◆**Royal Navy**: inconnus. ◆**Marine impériale**: vice-amiral Verhuel; amiral Lacrosse; maréchal Davout.

Effectifs engagés ◆**Marine impériale**: 21 canonniers et 3 prames. ◆**Royal Navy**: une cinquantaine de bâtiments.

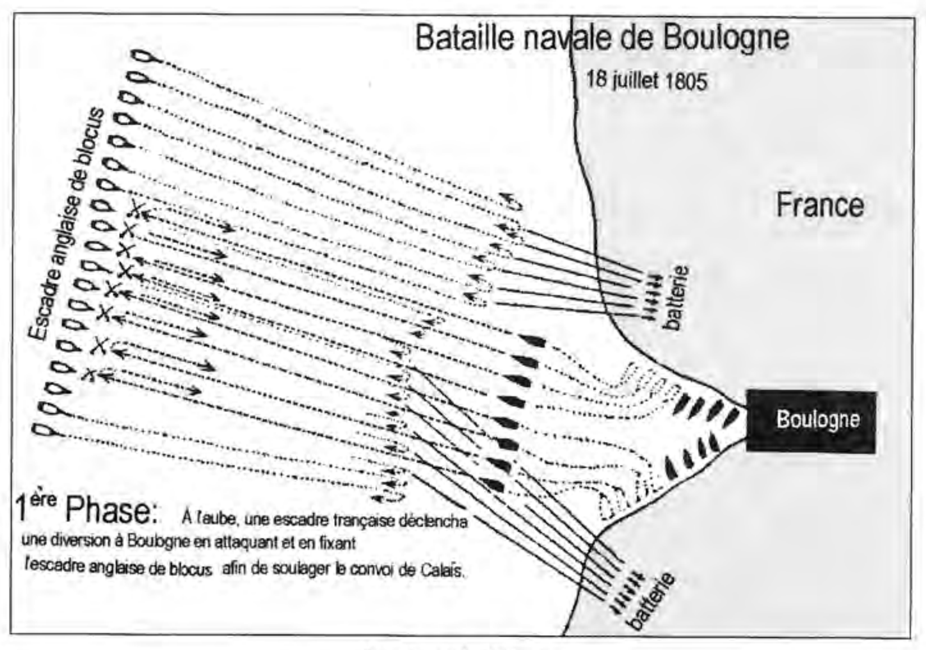
Stratégie ou tactique: Cette bataille fut préventive. Sachant qu'un convoi arrivait, une division française se porta en attaque de diversion afin de lier les mains du blocus anglais dont la mission était d'interdire la circulation maritime dans ce secteur. La flottille française, trop faible pour vaincre la flotte de blocus, tâchait d'attirer les Anglais à proximité des batteries côtières.

Résumé de l'action: Voyant arriver les Français, les Anglais levèrent l'ancre et vinrent à la rencontre de la flottille française. La bataille commença, acharnée.



Les divisions françaises, après avoir fait pendant quelque temps un feu très vif sur les bâtiments anglais, se replièrent vers la ligne d'embossage afin d'attirer les Anglais à portée de cette ligne et des batteries de terre. Mais ceux-ci, dès que les bombes les approchaient, reprenaient le large. Les divisions françaises les y suivaient à nouveau et reviraient ensuite vers leurs lignes pour les y attirer. Cette manœuvre de la flottille française produisit une diversion fort utile pour la flottille batave.

Vers 15 h, l'amiral Verhuel appareilla de la rade de Calais[1] : il prit la tête de sa ligne et plaça les prames à l'arrière-garde. Le maréchal Davoust était venu joindre l'amiral en rade de Calais ; il voulut partager les dangers de sa traversée jusqu'à Ambleteuse. C'était précisément sous les caps Blanc-Nez et Griz-Nez que les Anglais s'étaient postés pour intercepter l'amiral Verhuel. À peine la flottille arriva-t-elle par le travers du premier de ces caps qu'elle fut assaillie par une vingtaine de bâtiments anglais. Mais le commandant anglais de ces forces, ne trouvant pas ses propres unités assez efficaces pour arrêter la flottille dans sa marche, les fit s'éloigner toutes voiles dehors pour se rallier à celles qui attendaient l'amiral Verhuel sous le cap Griz-Nez et dans l'espace situé entre les deux caps. Ces forces unies se montaient à une cinquantaine de bâtiments, vaisseaux de ligne, frégates, corvettes, bombardes et bricks, portant plus de 900 bouches à feu, tandis que les 21 canonnières et les trois prames n'en alignaient que 200.



Collection privée de l'auteur

1 Avec 21 canonnières et trois prames [bâtiment à fond plat].



À la hauteur du Wissant, l'attaque recommença. Des deux côtés, on se couvrit de mitraille antipersonnel. Mais la flottille franco-batave, à fonds plats, avait réussi à entrer dans un canal étroit situé entre la côte et le banc à Laine; les navires anglais étant obligés de se tenir au large de ce banc, on ne tira plus qu'à boulets. Sous le cap Gris-Nez, où les plus gros vaisseaux pouvaient approcher de terre jusqu'à portée de pistolet, la bataille devint plus chaude. Tous les bâtiments anglais se concentrèrent pour empêcher les franco-bataves de doubler ce cap. Les uns les combattaient par le travers, les autres cherchaient à leur barrer le passage et à envelopper la tête de leur ligne. Malgré le feu le plus vif à mitraille, la canonnière montée par Verhuel et Davoust parvint à doubler le cap. Toute la colonne suivit ce mouvement et s'avança en bon ordre vers la rade d'Ambleteuse en serrant la côte à la distance d'un jet de pierre. Les Anglais, quoique certains alors de ne pouvoir empêcher la flottille d'atteindre la rade, continuèrent de l'accompagner jusqu'à son mouillage en lui envoyant bordée sur bordée à bout portant. Ils s'éloignèrent lorsqu'elle eut jeté l'ancre. Cependant, après avoir couru vers le large, ils se ravisèrent et revinrent attaquer la flottille au mouillage. Mais les bâtiments franco-bataves se trouvaient alors en position favorable pour se défendre et les navires anglais renoncèrent vite à cette attaque inutile pour décrocher rapidement.

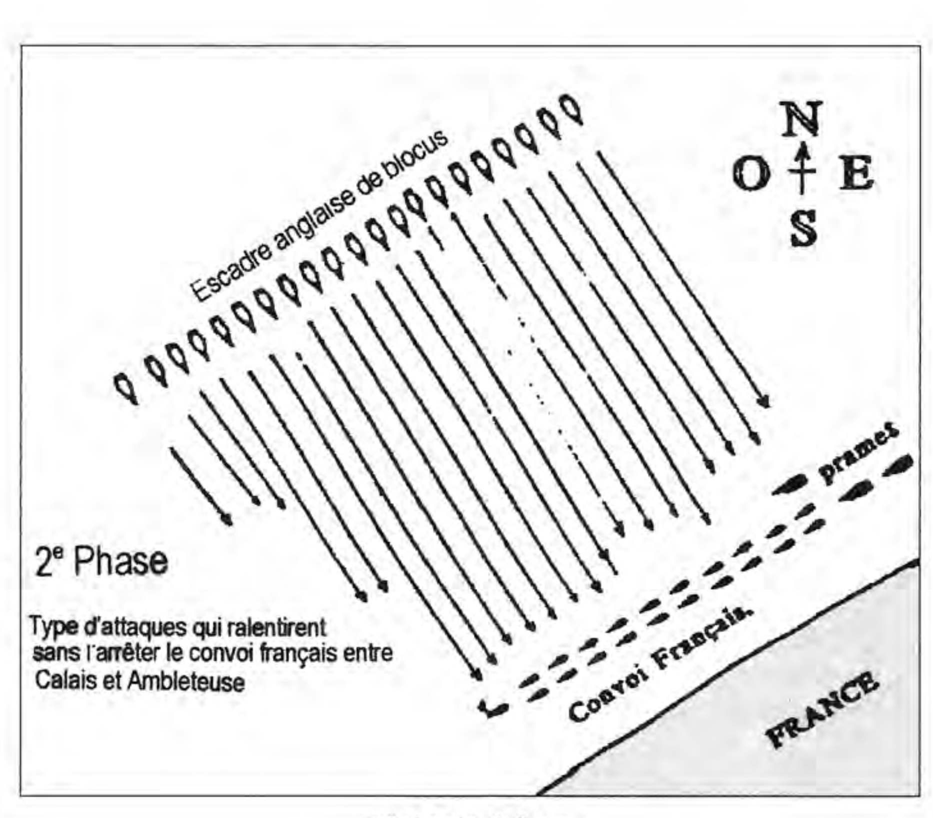
Pertes ◆Inconnues.

Conséquence de cette défaite anglaise: Le convoi français put atteindre son point de concentration et remplir sa mission.



Heaume du XIII[e] siècle

SOURCES ET LECTURES : ◆*Britain's Role in the Formation of the Third Coalition against France, 1802-1805*, Gregory Benjamin Austin Fremont, University of Oxford, 1991. ◆*Napoléon et la légion d'honneur au Camp de Boulogne, 1801-1805*, Albert Chatelle, préface du prince Napoléon, Publication Lajeunesse, Paris, 1956. ◆*Les Querelles franco-anglaises*, André Verley, Société des éditions de la Côte d'opale, Boulogne, 1979. ◆*Histoire de Boulogne-sur-Mer*, Cl. Seillier, M. Rouche, A.-D. Kapferer, A. Lottin, Presses universitaires de Lille, Lille, 1983. ◆*Journaux et souvenirs sur la campagne de 1805 : extraits du « Carnet de la Sabretache », années 1893-1901-1904-1910*, F. Teissèdre, Paris, 1997. [Contient : « Mémorial de campagne » du chef du Génie La Farelle, « Journal » du chirurgien-major Dumas, « Journal de marche » du colonel Lataye, « Journal » du commandant Vial et « Souvenirs » du capitaine Paris]. ◆*The Prizes of War ; the Naval Prize System in the Napoleonic Wars, 1793-1815*, John Richard Hill, Stroud, Royal Naval Museum Publications, 1998. ◆*The Third Coalition [...] 1805-6 (1806-7)*, Ernest Marsh Lloyd, The Cambridge Modern History, Cambridge, 1902. ◆ *Victoires, conquêtes, désastres, revers et guerres civiles des Français, de 1792 à 1815*, par une société de militaires et de gens de lettres, C.L.F. Panckoucke, Paris, 1817-1822.



Collection privée de l'auteur



Brest. *Bataille navale de*

Date de l'action: 9 août 1512.

Localisation: Finistère, Bretagne, France. Coordonnées géographiques: 48°24' de latitude Nord et 04°29' de longitude Ouest.

Conflit: Guerre de la Sainte Ligue. Le roi Henri VIII d'Angleterre y adhéra le 13 novembre 1511.

Contexte: Le pape Jules II avait ligué contre Louis XII de France: l'Empereur d'Allemagne, l'Espagne, l'Angleterre, la Vénétie [Venise], la Suisse, la Toscane [Florence] et la Ligurie [Gênes]. L'escadre française, peu soucieuse d'excommunication papale et de *droit canon*, se concentra à Brest, pour intercepter les raids anglais.

Chefs en présence ◆**Français**: vice-amiral René de Clermont; Hervé de Portzmoguer [ou Primauguet]. ◆**Anglais**: amiral Howard.

Effectifs engagés ◆**Anglais**: 51 navires de guerre de fort tonnage et 26 hourques flamandes destinées à servir de brûlots. ◆**Français**: 21 navires de guerre.

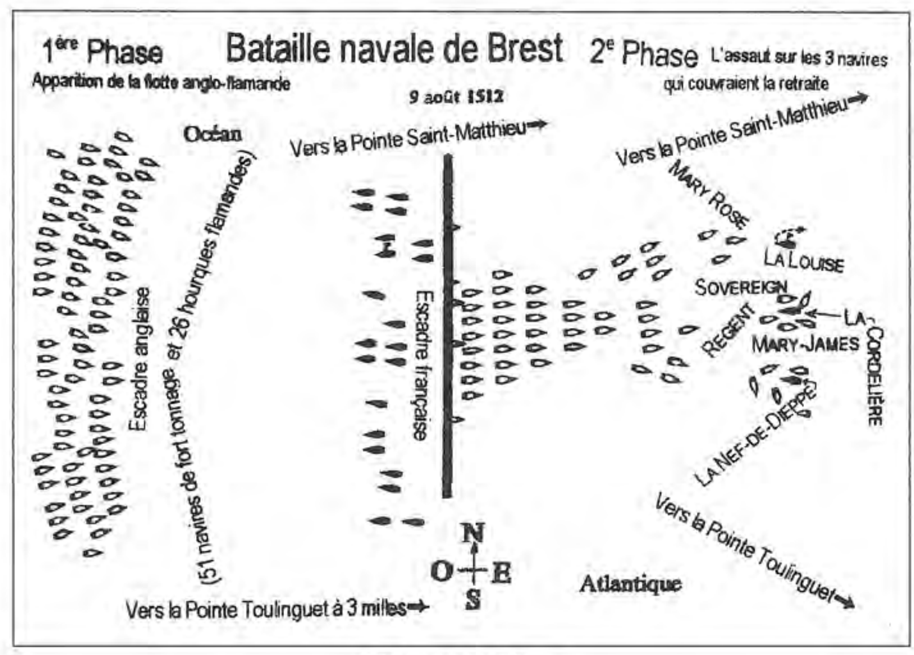
Stratégie ou tactique: Attaque en meute, au canon, par plusieurs vaisseaux anglais, contre deux Français, sous les yeux de l'amiral français qui n'intervint pas[1].

Résumé de l'action: Dans la nuit du 9 au 10 août 1512, une flotte anglaise, forte de l'appui papal, fut annoncée. Hervé de Portzmoguer, capitaine de La CORDELIÈRE, avait des invités à bord. Il leva l'ancre sans prendre le temps de les débarquer et s'élança sur les Anglais afin de ne pas se laisser enfermer dans la rade de Brest. L'amiral anglais Howard avait aperçu, le matin vers 11 h, les 21 navires de guerre français mouillés en dehors des passes du goulet de Brest entre la Pointe de Saint-Mathieu et la Pointe de Toulinguet, à trois milles au large. La flotte anglaise comprenait 51 navires de guerre de fort tonnage et 26 hourques flamandes.

Jugeant la partie trop inégale – ou peut-être aussi pour des raisons religieuses –, les capitaines français virèrent de bord pour se replier dans le goulet de Brest et ne prirent aucune part à l'action. Les vaisseaux de premier rang, La LOUISE, battant pavillon du vice-amiral René de Clermont, et La CORDELIÈRE [capitaine Hervé de Portzmoguer ou Primauguet] couvraient la retraite avec un petit bâtiment, « La NEF-DE-DIEPPE ». Ces trois navires firent courageusement face à l'ennemi.

[1] Les causes de cette non-intervention n'ont jamais pu être déterminées. Était-ce pour des raisons religieuses ou par lâcheté ? S'opposer à la volonté du pape pouvait entraîner l'excommunication du contrevenant. Il fut destitué par la suite, mais rentra vite en grâce ; ce qui laisse un doute.





Collection privée de l'auteur

Les Anglais n'étaient plus qu'à deux lieues; la mer était houleuse et le *vent debout*[2]. Deux navires anglais se détachèrent et, forçant la voilure, prirent une avance d'un quart de lieue. L'un d'eux se jeta sur La LOUISE et, l'accablant d'une grêle de boulets, lui cassa le grand mât. C'était l'amiral anglais Howard à bord de La MARY-ROSE[3].

Bien que La LOUISE soit plus grosse[4], l'amiral de France ordonna[5] à son navire de battre en retraite. Il observa de loin les deux derniers vaisseaux français se faire démolir par une nuée de navires anglais et flamands. La MARY JAMES [capitaine Thomas Ughtred, 400 tonneaux seulement] attaquait et tournait autour de La CORDELIÈRE plus lente, comme une guêpe autour d'un aurochs, et à chaque passage, lui truffait les flancs de boulets de canons presque au niveau de la ligne de flottaison.

Pendant ce temps, le gros de la flotte anglaise arriva, et en particulier les énormes REGENT et SOVEREIGN[6]. Le SOVEREIGN [Ch. Brandon] se laissa aussitôt porter sur La CORDELIÈRE pour l'attaquer, mais loin de se laisser

2 De face.
3 500 tonneaux ; 400 hommes d'équipage.
4 790 tonneaux ; 600 hommes d'équipage.
5 « Lâchement » commentent les chroniques françaises.
6 De 1 000 tonnes chacun.



intimider, d'une bordée meurtrière, cette dernière lui fracassa un mât et le força à quitter la zone de bataille pour *se refaire*. Le REGENT [1 000 tonnes, Thomas Knyvet] qui s'apprêtait à attaquer La NEF-DE-DIEPPE, voyant le SOVEREIGN retraiter, arriva à l'aide. La CORDELIÈRE, quoique beaucoup plus petite, se jeta sur le navire anglais afin de le garder sous le vent et commença à tirer sur lui[7] tandis qu'au deuxième et au troisième étage du château arrière et à l'étage de l'avant, une nuée d'armes crachaient leur traits et projectiles dans toutes les directions. La CORDELIÈRE n'avait que 50 canonniers et 100 arquebusiers pour tenir tête aux 100 canonniers et 400 soldats du REGENT ainsi qu'aux batteries de la MARY JAMES et d'un troisième navire anglais qui escortait le REGENT[8].

Hervé de Primauguet, capitaine de La CORDELIÈRE, faisait en sorte que toutes ses pièces tiraient au maximum. Thomas Knyvet, du REGENT, fut tué ; son navire eut un mât cassé. Un tiers de l'équipage anglais était hors de combat[9]. À bord de La CORDELIÈRE, seuls les canonniers et les 100 arquebusiers furent engagés. Dans l'entrepont, la compagnie de soldats – 800 soldats et 300 gentilhommes – attendait l'ordre d'agir. La vieille CORDELIÈRE faisait eau de toutes parts. Primauguet ordonna alors l'abordage et bientôt, les grappins d'assaut unirent les deux navires dans une étreinte de mort. Le sang ruisselait ; les morts couvraient les ponts. Après deux heures et demie d'une lutte acharnée, la balance commença à pencher du côté des Anglais.

Au loin, du côté de Brest, la flotte française regardait le massacre de même que le reste de la flotte anglaise non engagée. Alors, un soldat français mit volontairement le feu aux poudres ; dans l'énorme déflagration qui s'ensuivit, Le REGENT et La CORDELIÈRE se volatilisèrent.

Pertes ◆Des 1 250 Français à bord de La CORDELIÈRE [dont 1 100 soldats non utilisés, 50 canonniers et 100 marins], une vingtaine seulement survécurent. ◆Du REGENT, environ 60 survécurent sur les 300 hommes d'équipage et 400 soldats. Trois canonniers anglais [sur 100] survécurent.

Conséquence de cette défaite française : Les deux vaisseaux s'étaient volatilisés. Le vice-amiral français René de Clermont fut destitué pour lâcheté, mais il rentra bien vite en grâce[10]. Il était de nouveau vice-amiral à l'avènement de François Ier. Mais cette victoire à la Pyrrhus n'allait rien rapporter à l'amiral Howard. La flotte anglaise resta inactive devant Brest durant trois jours. Puis, le 13, afin de ne pas repartir bredouille, l'amiral Howard débarqua une troupe qui incendia 27 embarcations diverses et en emmena 5 autres avec 800 civils prisonniers, puis rembarqua en hâte avant que les troupes françaises n'interviennent.

7 Avec 16 pièces de gros calibres qui envoyaient des pierres de 100 à 120 livres.
8 Son « matelot ».
9 Trente tués et 60 blessés, sur 300, sans compter les troupes.
10 Par protection de la part de sa famille.



SOURCES ET LECTURES : ◆*Histoire de Anne de Bretagne...*, J.-J.-E. Roy, A. Mame et Fils, Tours, 1874. ◆*Histoire de la ligue faite à Cambray, entre Jules II, pape ; Maximilien Ier, empereur ; Louis XII, roi de France ; Ferdinand V, roi d'Arragon, et tous les princes d'Italie, contre la République de Venise*, l'abbé Dubos, Éditions A. Moetjens, La Haye, 1710, 2 vol. ◆*Histoire de Louis XII...*, L. Todière, Mame, Tours, 1856. ◆*La Très sainte Ligue, le pape Jules II et Louis XII, fin du règne (1511-1515), extraits de la Correspondance de Louis XII, du Loyal Serviteur, de Fleurange l'adventureux...*, par B. Zeller, Hachette, Paris, 1889. ◆*Anne de Bretagne, femme de Charles VIII et de Louis XII, 1476-1514*, Auguste Bailly, Les Livres merveilleux, Monaco, 1943. ◆*Hervé de Porzmoguer, documents inédits*, par M. Arthur de La Borderie, Imprimerie de A. Jaouen, Quimper, 1885.



Canon double (XVe siècle)
in Larousse Universel en 2 volumes – Vol. I – @ Archives Larousse



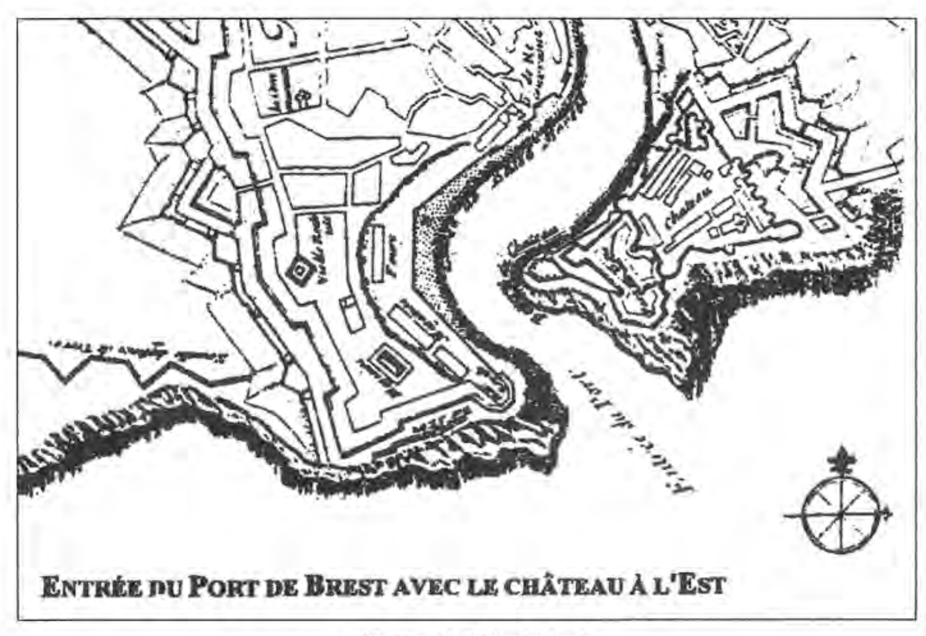
Brest. *Bataille navale de*

Date de l'action : 24 avril 1513.

Localisation : Finistère, Bretagne, France. Coordonnées géographiques : 48° 24' de latitude Nord et 04° 29' de longitude Ouest.

Conflit : Guerre de la Sainte Ligue[1]. Le roi Henri VIII d'Angleterre y adhéra le 13 novembre 1511.

Contexte : La France devait faire face à une coalition fomentée par le pape Jules II. Ce dernier avait ligué sept pays contre Louis XII de France. Les traités du 23 mars et du 1er avril 1513 débarrassèrent la France de deux puissants adversaires : Venise et l'Espagne. En 1513, l'Angleterre, qui tentait de contrecarrer l'union de la Bretagne avec la France, tenta de détruire l'escadre française sous les murs de Brest.



ENTRÉE DU PORT DE BREST AVEC LE CHÂTEAU À L'EST

Bibliothèque de l'Université Laval

[1] En fait, le nom de **Sainte Ligue** a été donné à quatre associations catholiques armées. Les deux premières, de 1495 à 1496 et de 1508 à 1514, eurent pour but d'évincer les Français d'Italie ; la troisième, de 1576 à 1593, fut dirigée en France contre les calvinistes ; la quatrième et dernière, 1569-1571 et 1664-1699, fut regroupée contre les Turcs. De fait, les deux premières ne furent pas bien délimitées dans le temps. Il y eut aussi de fréquentes résurgences ; par exemple, en 1521.



Chefs en présence ◆**Anglais** : amiral Edgar Howard. ◆**Français** : vice-amiral Guyon, Le Roi, sieur du Chillou.

Effectifs engagés ◆**L'escadre anglaise** comprenait : 24 vaisseaux de guerre et 6 480 hommes ; chaque vaisseau était flanqué d'un transport de ravitaillement armé pour le combat. ◆**L'escadre française** de Chillou : 15 navires dont des galères, sans compter 24 hourques destinées à servir de brûlots.

Stratégie ou tactique : La ligne française était fixe, chaque unité navale solidement immobilisée (embossée) par plusieurs ancres et flanquée de quelques batteries hâtivement installées sur les rochers. Des brûlots devaient être lancés sur les Anglais si le courant de jusant le permettait. Plus nombreux, les Anglais cherchèrent bien entendu l'abordage, mais furent repoussés par les feux croisés.

Résumé de l'action : Ayant pris la décision d'attaquer l'escadre française sous les murs de Brest, la ligne anglaise s'avança en ordre de bataille dans le goulet, mais le navire du prince anglo-angevin Arthur Plantagenêt s'échoua sur un écueil et Howard donna l'ordre de se replier sur la baie de Bertheaulme. Du Chillou en profita pour se fortifier sous le château de Brest en plaçant une ligne de 24 hourques qui, en cas d'assaut anglais, devaient avec le courant de jusant dériver en flammes sur la flotte anglaise et l'incendier.

Le 24 avril, donc, l'amiral Howard lança son attaque pendant que de gros vaisseaux anglais retournaient mouiller à 6 km de là, devant la Pointe Saint-Mathieu, afin d'empêcher toute tentative de sortie de l'escadre de Du Chillou. L'amiral Howard se plaça à la tête des navires plus légers avec les gros navires, The ROSE, The HENRY, The SOVEREIGN, The GREAT BARK, The CRYST, The SANCHO-DE-GARRA, The CHRISTOPHER DAVY, The PETER POMEGARNET et The SWEEPSTAKE. Toute la ligne s'avança sur les galères françaises. Pendant que les Anglais prenaient leurs dispositions de combat, Prégent de Bidoux avait érigé sur les rocs les plus avancés de la côte quelques batteries de quatre pièces de canons. Lorsque The ROSE, qui menait la ligne anglaise, se fut suffisamment approché, il fut pris dans le feu croisé des galères et des batteries terrestres. Malgré cela, l'amiral Howard parvint à sauter avec 17 hommes sur la rambarde de Prégent ; soudain, son amarre se défit et The ROSE s'écarta du navire français. Les Anglais restés isolés avec les Français furent massacrés après un combat désespéré. The HENRY tenta de dégager l'amiral, mais il dut reculer après avoir subi des pertes de 45 tués. D'autres bâtiments anglais chargèrent désespérément les galères françaises pour leur briser les rames et s'approchèrent à distance d'abordage, mais leurs vaines tentatives furent lourdement payées en vies humaines.

Finalement, après une bataille meurtrière, les Anglais battirent en retraite, se joignirent aux autres unités de leur flotte ancrées devant la Pointe Saint-Mathieu et, bientôt, disparurent au-delà de l'horizon.



Pertes ◆Assez lourdes de part et d'autre.

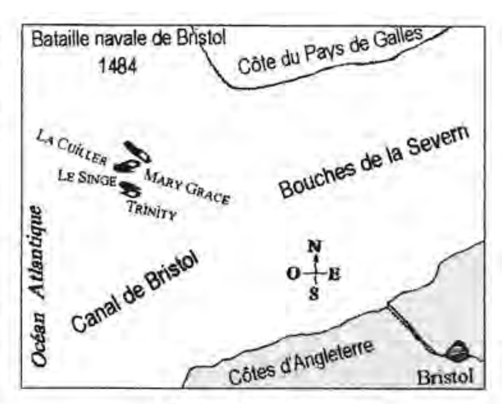
Conséquence de cette défaite anglaise: Le lendemain 26 avril, trois vaisseaux anglais portant le pavillon à croix blanche des parlementaires vint s'enquérir du sort de l'amiral Edgar Howard. On chercha son cadavre. Il fut repêché deux jours plus tard par les Français, embaumé et envoyé à sa famille en Angleterre. L'amiral Thomas Howard, frère de la victime, lui succéda à la tête de la flotte anglaise.

SOURCES ET LECTURES: ◆*Histoire de Anne de Bretagne*..., J.-J.-E. Roy, A. Mame et Fils, Tours, 1874. ◆*Histoire de la ligue faite à Cambray, entre Jules II, pape; Maximilien Ier, empereur; Louis XII, roi de France; Ferdinand V, roi d'Arragon, et tous les princes d'Italie, contre la République de Venise*, l'abbé Dubos, Éditions A. Moetjens, La Haye, 1710, 2 vol. ◆*Histoire de Louis XII*..., L. Todière, Mame, Tours, 1856. ◆*La Très sainte Ligue, le pape Jules II et Louis XII, fin du règne (1511-1515), extraits de la Correspondance de Louis XII, du Loyal Serviteur, de Fleurange l'adventureux*..., par B. Zeller, Hachette, Paris, 1889. ◆*Anne de Bretagne, femme de Charles VIII et de Louis XII, 1476-1514*, Auguste Bailly, Les Livres merveilleux, Monaco, 1943.

Bristol. *Bataille navale de*

Date de l'action: 1484.

Localisation: Ville située en Angleterre dans les Bouches de la Severn. Le combat se déroula dans le Canal de Bristol. Coordonnées approximatives de la bataille: 51° 30' de latitude Nord et 02° 50' de longitude Ouest.



Collection privée de l'auteur

Conflit: Guerre civile des Deux-Roses en Angleterre, 1455-1485.

Contexte: Durant les 30 ans que dura cette guerre civile anglaise, les York et les Lancastre gouvernèrent à tour de rôle, suivant la fortune des armes. Le roi de France soutenait le parti anglais de Lancastre [Tudor]. Profitant de la guerre, quelques corsaires se livraient à la course.

Chef en présence: ◆Jean Coëtanlem, corsaire français.

Stratégie ou tactique: Combat par abordage.

Résumé de l'action: Croyant son investissement rentable, un corsaire français, Jean Coëtanlem, avait vendu ses biens pour aller en course. À bord de ses navires nommés « La CUILLER » et « Le SINGE », il écumait la mer à la recherche des Anglais. Les gens de Bristol, Angleterre, armèrent trois grandes nefs bien munies d'artillerie, doublèrent les équipages et firent une quête spéciale dans le but de faire célébrer une neuvaine de messes pour que le Dieu Tout-puissant leur fasse trouver Jean Coëtanlem. Il les exauça le lendemain. La CUILLER, Le SINGE et un troisième bâtiment français furent rejoints dans les parages de Bristol, à une lieue et demie de la côte de Grande-Bretagne. Il s'agissait du TRINITY, du MARY GRACE[1] et d'un troisième navire. Un combat acharné s'ensuivit qui dura cinq ou six bonnes heures. Finalement, les Anglais demandèrent un répit de deux heures. La trêve terminée, Coëtanlem s'élança à l'abordage du MARY GRACE, s'en empara puis captura toute l'escadrille.

Pertes ◆**Français**: inconnues. ◆**Anglais**: les trois nefs.

Conséquence de cette défaite anglaise: À son retour au Plomb, près de La Rochelle, Coëtanlem se vit saisir par l'Administration française la plus grande partie de son butin et de ses prises.

[1] Le TRINITY jaugeait 500 tonneaux et Le MARY GRACE 300.



Découragé, il se mit au service du Portugal[2].

SOURCES ET LECTURES : ◆*Les Koatanlem, marchands, pirates et patriotes bretons, 1455-1519*, Roparz Robert Omnès, Éditions Sked, Pont-L'Abbé, 2000. ◆*The Chronicles of the War of the Roses*, Elizabeth Hallam, Éditeur Weidenfeld and Nicholson, 1988. ◆ *The Wars of the Roses; Peace and Conflict in 15th-Century England*, John Gillingham, Weidenfeld & Nicolson, London, 1981. ◆*The War of the Roses*, Hubert Cole, Hart-Davis MacGibbon, Londres, 1973.

2 Près de deux siècles plus tard, l'Administration française découragea aussi – parmi tant d'autres – Radisson et Des Groseillers dans l'exploitation des fourrures de la baie d'Hudson, à tel point que ces deux explorateurs se mirent au service de l'Angleterre et fondèrent la Hudson's Bay Company qui précipita la perte d'un vaste territoire par la Nouvelle-France. Les petits fonctionnaires parisiens munis de pouvoirs discrétionnaires ont toujours été les boulets de l'économie française.



Bruneval. *Bataille navale de*

Date de l'action: 10 juin 1805.

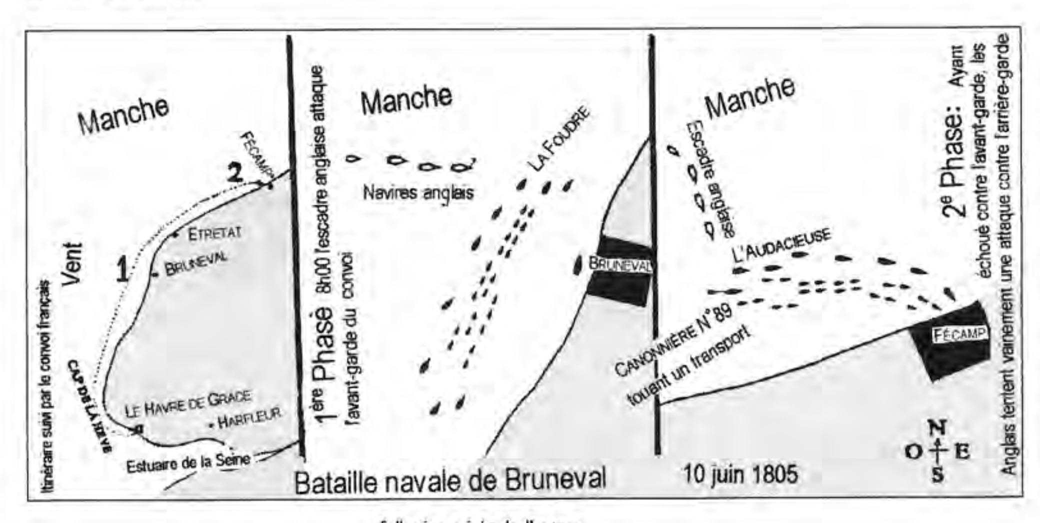
Localisation: Port situé près du Havre, France. Aujourd'hui Saint-Jouin-Bruneval. Coordonnées géographiques: 49° 39' de latitude Nord et 00° 10' de longitude Est.

Conflit: Guerres du Premier Empire [18 mai 1804 – 1814 et 1815]. Troisième coalition, du 8 avril 1805 au Traité de Presbourg, 26 décembre 1805.

Contexte: Le 10 juin 1805, à 7 h, le capitaine Hamelin appareilla du Havre avec une division composée de 2 corvettes-canonnières, 4 canonnières, 3 bateaux-canonniers, 8 péniches et 14 transports.

Chefs en présence ◆**Royal Navy**: inconnus. ◆**Marine impériale**: capitaine Hamelin.

Effectifs engagés ◆**Marine impériale**: 2 corvettes-canonnières; 4 canonnières; 3 bateaux-canonniers; 8 péniches et 14 transports. ◆**Royal Navy**: une frégate, un brick, un cotre.



Collection privée de l'auteur

Stratégie ou tactique: La croisière anglaise de blocus attaqua un point du convoi, d'abord l'avant-garde puis l'arrière; sans succès.

Résumé de l'action: À peine le convoi français avait-il fait quelques lieues que, par le travers de Bruneval, il fut attaqué par une frégate, une grande corvette à trois mâts, un brick et un cotre anglais. Les Anglais dirigèrent particulièrement



leur feu sur la tête de la division française. À cet endroit se trouvait postée la corvette-canonnière FOUDRE[1]. Elle combattit vigoureusement, et, secondée par les autres navires de l'avant-garde, força les Anglais, très maltraités dans leur gréement, à se retirer au large. La division française continua sa route.

À 13 h 30, les Anglais, qui avaient réparé leurs avaries, attaquèrent de nouveau, mais cette fois, leurs efforts se portèrent sur l'arrière-garde protégée par la corvette-canonnière L'AUDACIEUSE[2]. Voyant que les Anglais s'acharnaient contre la canonnière N° 89[3] qui avait un transport en remorque, Roquebert vint lui-même prendre la remorque sous le feu des Anglais. À 15 h, les avaries contraignirent une fois de plus les Anglais à retraiter pour *se refaire* et la division française put rentrer dans le port de Fécamp.

Pertes ◆**Royal Navy**: inconnues; probablement similaires à celles de la Marine impériale. ◆**Marine impériale**: 3 tués et 12 blessés.

Conséquence de cette défaite anglaise: Le convoi de transports passa. Tous ces convois étaient destinés à concentrer des troupes, du matériel et des moyens de transport sur certains points de la côte en vue d'une invasion de l'Angleterre.



Déplacement d'un canon de siège de Gribeauval
Collection privée de l'auteur

SOURCES ET LECTURES : ◆*Les flottilles côtières de Pierre le Grand à Napoléon, de la Baltique à la Manche,* amiral Maurice Dupont, Economica, Paris, 2000. ◆*British Strategy in the Napoleonic War, 1803-15,* Christopher D. Hall, Manchester University Press, Manchester, New York, 1992. ◆*Napoleon at the Boulogne Camp,* Fernand Nicolay, Cassell, Londres, 1907.

1 Enseigne de vaisseau Cocherel.
2 Lieutenant de vaisseau Roquebert-l'aîné.
3 Enseigne auxiliaire Giret.



Cap Dungeness. *Bataille navale du*

Date de l'action : fin de septembre 1666.

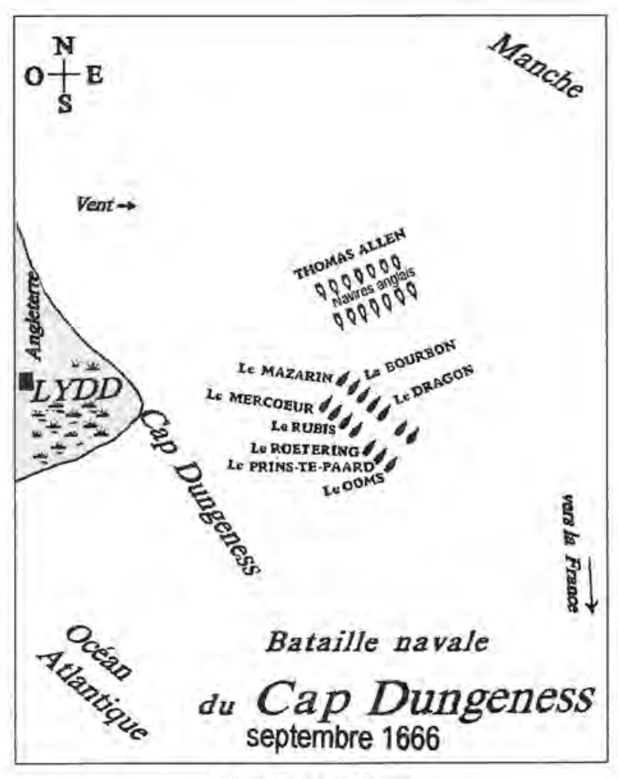
Localisation : Au large du cap Dungeness, situé en Angleterre. Coordonnées géographiques : 50° 55' de latitude Nord et 00° 58' de longitude Est.

Conflit : Deuxième Guerre anglo-hollandaise [1665-1667].

La France et le Danemark aidèrent la Hollande à remporter la victoire durant cette brève guerre. Hostilités coloniales avec l'Angleterre, en Europe comme dans les Antilles.

Chefs en présence ◆**Anglais** : amiral Thomas Allen. ◆**Français** : capitaine comte Louis de La Roche-Saint-André [Le RUBIS] ; capitaine Rabesnières-Treillebois [Le BOURBON].

Effectifs engagés ◆**Anglais** : 25 vaisseaux. ◆**Français** : 14 vaisseaux franco-hollandais.



Collection privée de l'auteur

Stratégie ou tactique : Combat au canon. Les Anglais, plus nombreux, pouvaient encercler les Français ou les attaquer en tenailles, par les deux bords.

Résumé de l'action : L'arrière-garde de la flotte française était composée de 14 navires, dont la petite division hollandaise qui suivait depuis Toulon. Par gros temps, cette escadre vint donner de la tête sur une forte escadre anglaise au cap Dungeness. L'amiral anglais, Thomas Allen, les chargea. Le BOURBON [Rabesnières-Treillebois] et Le MAZARIN [Villepars], après un violent combat contre six navires anglais[1], réussirent, en mauvais état, à décrocher, à fausser compagnie aux Anglais et à regagner Le Havre. Ils y furent rejoints par Le MERCŒUR [Thurelle] et Le PRINS TE PAARD[2] dont les 2 compatriotes L'OOMS et Le ROETERING avaient dû se jeter à la côte. Entouré par 3 vaisseaux anglais, Le DRAGON [Préaux-Mercey] en

1 Contre lesquels Rabesnières tira plus de 1 100 coups à double charge.
2 Du Hollandais Verburg.



avait démâté deux puis avait réussi à décrocher pour gagner Dieppe. Le TRIOMPHE s'en tira fort bien aussi. Les Anglais ne capturèrent que Le RUBIS[3]. Ce dernier tint tête durant 7 heures à 9 vaisseaux anglais et abattit de nombreux marins ennemis dont une quarantaine du seul navire du capitaine Digby. Ayant, lui-même, 116 hommes hors de combat, son capitaine, le comte Louis de La Roche-Saint-André, finit par se rendre pour épargner du massacre final les survivants.

Pertes ◆Importantes de part et d'autre.

Conséquence de cette défaite franco-hollandaise: Cette belle conduite valut au comte de La Roche-Saint-André sa libération immédiate et son rapatriement par le roi d'Angleterre; de la part du duc d'York, une épée, et de Louis XIV qui ne voulait pas être en reste, le collier des Ordres avec le commandement d'une escadre, le 27 août 1667. Les autres prisonniers français furent également choyés en Angleterre par le chevalier Carteret[4], jerséyen ou gascon, devenu Commissaire général de la Royal Navy.

SOURCES ET LECTURES : ◆*Ordonnance portant que le Roi a résolu de secourir les Provinces-Unies contre l'Angleterre, et révoquant en conséquence tous passeports et saufconduits*, Louis XIV roi de France, Les Imprimeurs et Libraires ordinaires du Roy, Paris, 1666. [Acte royal. 1666-01-26. Saint-Germain-en-Laye sur la Guerre avec l'Angleterre (1665-1667) et la Guerre de Flandre ou de Dévolution (1667-1668)]. ◆*Cromwell's Navy. The Fleet and the English Revolution, 1648-1660*, Bernard Capp, Clarendon, Oxford, 1989. ◆*The Royal Victory obtained [...] against the Dutch Fleet, June the 2d and 3d 1665, etc.* [chanson], Coles, Londres, 1665. ◆*The Evolution of the Sailing Navy, 1509-1815*, Richard Harding, Macmillan, Basingstoke, 1995.



Nef de la Méditerranée, XIIIe siècle
in **Larousse Universel en 2 volumes – Vol. I – @ Archives Larousse**

[3] Un petit vaisseau de ligne de 50 canons.

[4] *Jerséyen* selon l'*Encyplopaedia Britannica*. Sir George Carteret, né vers 1610 dans l'île de Jersey [« **probablement** », selon l'*Encyplopaedia Britannica*], archipel anglo-normand, d'autres pensent en Gascogne. Il devint propriétaire colonial du New Jersey. D'ailleurs, aujourd'hui, un bourg de 20 000 habitants du comté de Middlesex, dans le nord-est de l'État américain du New Jersey, porte son nom. Sir George devint officier de la Royal Navy puis lieutenant-gouverneur de Jersey. Il transforma cette île en forteresse royaliste durant la guerre civile anglaise. Il prit fait et cause pour les Stuart et, de ce fait, fut nommé chevalier puis baronnet. Après la prise de l'île, en 1651, par les Parlementaires [Têtes Rondes], il se réfugia en France puis retourna en Angleterre à la Restauration (1660) pour devenir un puissant homme politique. En 1667, il abandonna son poste de Commissaire général de la Royal Navy lorsque le Parlement l'accusa de laxisme dans la gestion du budget naval. En 1664, il reçut en toute propriété la moitié du New Jersey.



Cap Finisterre. *Bataille navale du*

Date de l'action: 3 mai 1747.

Localisation: Cabo Finistera, au nord-ouest de l'Espagne, région de la province de Galice [et non pas de Bretagne]. Coordonnées géographiques du cap espagnol: 42° 53' de latitude Nord et 09° 16' de longitude Ouest.

Conflit: Guerre de Succession d'Autriche [1740-1748].

Contexte: Au début de mai 1747, une escadre de la Royal Navy tomba sur un convoi français de transports de troupes, escorté par la Marine royale.

Chefs en présence ◆**Français**: le marquis de La Jonquière[1] et monsieur de Saint-Georges. ◆**Anglais**: l'amiral Anson et Sir Peter Warren.

Effectifs engagés ◆**Marine royale**: 5 vaisseaux de ligne [d'escorte], 6 frégates et une vingtaine de transports de troupes et logistiques, dont Le RUBIS, L'INVINCIBLE [74 canons] et La GLOIRE [44 canons]. L'ensemble de l'escadre française ne totalisait que 344 canons et 2 819 marins et soldats de [la] marine. L'un des vaisseaux français de l'escorte, Le RUBIS, était commandé par un Irlandais nommé MacArthy. ◆**Royal Navy**: l'escadre anglaise comportait 17 gros vaisseaux de ligne et plusieurs vaisseaux plus petits dont des brûlots, des frégates et des transports. Au total, un peu plus de 1 000 canons et 8 000 marins et fantassins de [la] marine. Le PRINCE-GEORGE était le vaisseau-amiral. Le contre-amiral de la Blanche, Sir Peter Warren, avait hissé sa marque sur Le DEVONSHIRE de 66 canons. L'escadre anglaise comprenait en outre de gros vaisseaux tels que NAMUR, Le YARMOUTH, Le DEFIANCE, Le PEMBROKE, Le WINDSOR, Le CENTURION et Le BRISTOL.

Stratégie ou tactique: Les 5 bâtiments de ligne de la Marine royale soutinrent un dur combat *en lignes parallèles* contre les 17 gros vaisseaux de la Royal Navy. L'escorte française fit barrage pour laisser s'esquiver le convoi logistique. La manœuvre réussit.

Résumé de l'action: Le 3 mai 1747, en apercevant l'escadre anglaise, l'escorte française se mit en ligne de bataille, diminua ses voiles et ouvrit les sabords, tandis que les transports accompagnés par six frégates continuaient leur course en augmentant leur voilure. Devinant que les vaisseaux de ligne français, trop peu nombreux, ne désiraient que barrer la route des Anglais afin de permettre au convoi de passer, Sir Peter Warren demanda à l'amiral Anson d'amener les signaux ordonnant la bataille rangée et de hisser ceux signalant la chasse du convoi.

1 Âgé de 75 ans (!) La noblesse avide de guerres et de gloriole n'aspirait certes pas à la retraite à 55 ans et à la semaine de 35 heures.



La suggestion de Warren fut immédiatement suivie. L'escadre anglaise abandonna la ligne de bataille, parallèle à celle des Français, et décrocha toutes voiles dehors, poursuivie à son tour par les vaisseaux français de l'escorte.

Vers 16 h, les navires anglais arrivèrent à portée de canon des transports logistiques français. Alors, l'escorte française se jeta sur les navires anglais pour les forcer à combattre et la bataille commença, acharnée et mortelle. « *The French fought with equal conduct and valour* », écrivit un historien anglais[2]. De fait, la bataille ne cessa que lorsque les vaisseaux de guerre français, qui luttaient à 5 contre 17, furent écrasés sous le nombre. Ayant perdu un tiers de leurs effectifs, puisque 700 hommes avaient été mis hors de combat, ils furent pris à l'abordage par les Anglais. Ces derniers, eux-mêmes, avaient subi des pertes aussi élevées[3].

L'escorte française étant neutralisée, l'amiral anglais détacha plusieurs vaisseaux rapides à la poursuite des transports français qui avaient, bien entendu, pris le large. Le MONMOUTH [64 canons], Le YARMOUTH [64] et Le NOTTINGHAM [60]. Mais ils ne parvinrent à capturer que quelques navires trop lents. Tous les autres purent s'enfuir.

Pertes ◆**Marine royale** : 700 tués, blessés et prisonniers. ◆Royal Navy : environ 700 tués et blessés.

Conséquence de cette bataille : L'escorte française s'était sacrifiée pour sauver le convoi et sa mission fut accomplie. Les Français considèrent donc cette bataille comme une victoire. Les Anglais qui, quoique beaucoup plus nombreux, avaient réussi à ne maîtriser que l'escorte du convoi, revendiquèrent la victoire, eux aussi.

Alors qu'il présentait son épée à l'amiral Anson, monsieur de Saint-Georges, qui ne semblait pas trop contrarié par l'issue de cette bataille, voulut faire un calembour : « Monsieur, lui dit-il, vous avez vaincu L'INVINCIBLE et La GLOIRE vous suit[4] ! »

Pour ce haut fait, l'amiral Anson devint *Pair de Grande-Bretagne*, l'Angleterre étant désormais la Grande-Bretagne, après avoir indirectement annexé l'Écosse et le Pays de Galles[5].

2 Grant, voir *in fine*.
3 Quoique Smollett n'en avoua que 500.
4 La GLOIRE avait reçu un équipage de prise anglais.
5 Le Pays de Galles était déjà, depuis 1536 et Henri VIII, gouverné par Londres.



SOURCES ET LECTURES : ◆*Le chef d'escadre Marquis de La Jonquière, gouverneur général de la Nouvelle-France et du Canada de 1749 à 1752*, Camille de Taffanel marquis de La Jonquière, Garnier Frères, Paris, 1896. ◆*Le marquis de La Jonquière, gouverneur général du Canada*, Louis Duval, Société historique et archéologique de l'Orne, E. Renaut-de-Broise, Alençon, 1862. ◆*The life of George Lord Anson. admiral of the fleet, vice-admiral of Great Britain and first lord commissioner of the Admiralty, previous to, and during, the Seven-Years War*, Sir John Barrow, Éditions J. Murray, Londres, 1839.

Cap Finisterre. Bataille navale du

Date de l'action: 14 octobre 1747.

Localisation: Le champ de bataille était situé au large du Cabo Finistera, Galice espagnole. Coordonnées géographiques: selon les relevés officiels de l'époque, 17° 49' de latitude Nord et 01° 02' de longitude Ouest; selon un relevé récent, 42° 53' de latitude Nord et 09° 16' de longitude Ouest[1].

Conflit: Guerre de Succession d'Autriche [1740-1748].

Contexte: Le 9 août, l'amiral Sir Edward Hawke croisait au large du cap Finisterre, au nord-ouest de l'Espagne, avec une escadre de 14 vaisseaux de ligne et de plusieurs frégates, le tout totalisant 900 canons et 7 200 marins et soldats de [la] marine. Le navire-amiral était Le DEVONSHIRE de 66 canons. Sa mission était d'intercepter à l'embouchure de la Charente un convoi de navires marchands français, en provenance de l'île d'Aix et à destination des Antilles, escorté par 8 vaisseaux de guerre sous le commandement de monsieur de Létendeur ou L'Étanduère.

Chefs en présence ◆**Français**: monsieur de Létendeur ou L'Étanduère. ◆**Anglais**: contre-amiral Sir Edward Hawke 1705-1781[2].

Effectifs engagés ◆**Anglais**: 14 vaisseaux de ligne et plusieurs frégates, le tout totalisant 900 canons et 7 200 marins et soldats. ◆**Français**: 8 vaisseaux de guerre avec 500 canons et 3 500 marins et soldats.

Stratégie ou tactique: Attaque de convoi par les Anglais. Une escorte française s'interposa. Malgré la disproportion des forces, le combat au canon et à l'abordage fut extrêmement soutenu par les Français, à tel point que trois des cinq vaisseaux français ne furent pris par les Anglais que lorsqu'ils furent complètement démâtés et les deux autres, partiellement. Les Français, moins nombreux, devaient combattre *des deux bords*[3], car les Anglais les avaient enveloppés et pris en tenaille.

Résumé de l'action: Le matin du 14 octobre, les deux escadres arrivèrent en vue l'une de l'autre. L'amiral anglais hissa aussitôt le signal ordonnant de « Donner la chasse » puis ils se ravisa en voyant les navires de l'escorte française se diriger vers lui. Il ordonna alors: « En ligne de bataille ». Au début, Létendeur prit l'escadre anglaise pour une partie de son propre convoi dont il avait été séparé durant la

[1] Cela montre à quel point les relevés anciens étaient peu fiables, les premières coordonnées correspondant approximativement à la région de Tombouctou au Mali, à près de 2 000 km de la mer, même si l'on considère que Paris était le méridien d'origine de la première carte et Londres, de la seconde. Le cap Finisterre se situe à une cinquantaine de kilomètres à l'ouest de Saint-Jacques de Compostelle.

[2] Baron à partir de 1776.

[3] Comme à Aboukir, à la fin de ce même siècle.



nuit. Puis lorsqu'il reconnut l'escadre anglaise, il ordonna au CONTENT et aux frégates de poursuivre leur route avec les navires marchands tandis qu'il se mettait en ligne de bataille pour retarder les Anglais. Mais cette fois encore, comme au cours de la bataille du 3 mai au même endroit, Hawke rompit sa propre ligne de bataille et s'élança à la poursuite des marchands.

Il était 11 h. Le combat naval commença vers 11 h 30 lorsque les deux gros vaisseaux anglais Le LION[4] et Le PRINCESS LOUISA[5] remontèrent toute la ligne française, tirant une bordée sur les premiers navires de l'escorte française puis recevant à bout portant les bordées des autres alors que leurs propres batteries étaient déchargées. Le reste de l'escadre anglaise arriva à leur secours et la bataille devint générale. Les Français, beaucoup moins nombreux, devaient combattre des deux bords. Vers 16 h, les vaisseaux des deux nations étaient fort endommagés ; les Français, pris en tenaille, plus que les autres encore. Mais le convoi logistique avait pu continuer son chemin.

Quelques vaisseaux français avaient été écrasés sous le nombre ; deux autres luttèrent encore jusqu'à la dernière extrémité, jusqu'à 19 h puis furent pris, après plus de sept heures de combat acharné.

Les trois derniers navires français, les plus gros, qui pouvaient donc se battre avec plus d'efficacité contre des forces si écrasantes, essayèrent alors de décrocher en hissant toutes les voiles possible ; il s'agissait de L'INTRÉPIDE[6], du TONNANT [navire amiral de Létendeur] et d'un autre de 74 canons. Mais Le NOTTINGHAM, Le YARMOUTH et L'EAGLE se jetèrent à leur poursuite. Les trois navires français avaient été fortement avariés, tandis que les trois anglais[7] restaient encore dans un état moins désespéré. Après une heure de poursuite, ils réussirent à rattraper les français et le combat reprit plus furieux qu'auparavant. Mais l'obscurité grandissante gênait beaucoup les combattants qui devaient tirer au juger. Le capitaine Philippe Saumarez[8] du NOTTINGHAM fut tué par un tireur d'élite français. Bientôt, la nuit devint noire et le combat cessa complètement.

Sachant que les autres vaisseaux anglais allaient rejoindre le champ de bataille le lendemain matin et que, de toute façon, la mission était accomplie, puisque le

---

4 66 canons, capitaine Scott.

5 66 canons, capitaine Watson.

6 Comte de Vandreuil, 80 canons.

7 À l'exception du EAGLE, dont l'équipage réparait pendant la poursuite et jetait ses morts par-dessus bord.

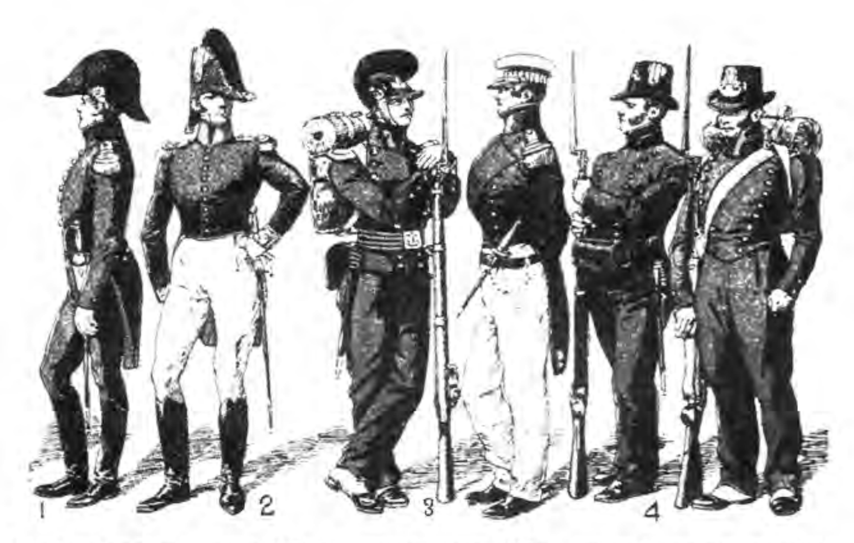
8 Le capitaine Philippe Saumarez était un Normand de Saint-Pierre-Port, île anglo-normande de Guernesey, que les accidents de l'histoire avaient fait naître « britannique ». Il fut sans doute le grand-père du futur amiral Jacques [James] Saumarez, 1er baron de Saumarez [1757-1836] de la Royal Navy, qui combattit les Français durant les guerres de la Révolution française et de l'Empire napoléonien. Il fut anobli pour services rendus à partir de 1831, soit cinq ans avant sa mort, et devint le 1er baron de Saumarez.



convoi de navires marchands était passé, les trois capitaines français décidèrent de décrocher pour aller réparer leurs avaries.

Pertes ◆Les pertes en vies humaines [tués et blessés] furent à peu près égales des deux côtés. Mais les Français perdirent en plus, comme prisonniers de guerre, les équipages des navires perdus.

Conséquence de cet échec anglais: Les deux marines clamèrent la victoire. Les Anglais, parce qu'ils avaient infligé des pertes plus sévères à l'escorte et les Français, parce que l'escorte avait accompli sa mission : *faire passer le convoi qui devait ravitailler les Antilles.*



Marins français: 1, aspirant (1813); 2, capitaine de vaisseau (1820); 3, équipage de ligne et aspirant (1826); 4, matelot et fusilier (1925)
in Larousse Universel en 2 volumes – Vol. I – @ Archives Larousse

SOURCES ET LECTURES : ◆*A Form of Prayer and Thanksgiving to Almighty God, to be used at Morning and Evening Service, after the General Thanksgiving, throughout the Cities of London and Westminster [...] on Sunday the Ninth of December, 1759 ; and in all Churches and Chapels throughout England [...] on the Sunday after the Ministers thereof receive the same : For the Victory gained by his Majesty's Fleet under the Command of Sir Edward Hawke, on the 20th of November last,* Thomas Bisket, Londres, 1759. ◆*The conduct of Admirals Hawke, Keppel, and Palliser, compared,* Éditions J. Bew, Londres, 1779. ◆*The Hawke Papers ; a Selection, 1743-1771,* par Ruddock F. Mackay, Aldershot [G.-B.], Scolar Press [for the Navy records society], 1990. ◆*Marins à la bataille, Tome I, Des origines au XVIIIe siècle,* Paul Chack, Édition du Gerfaut, Paris, 2001. ◆*Petite histoire des grands vaisseaux du XVIIIe siècle,* Loïc Du Rostu, A.R.H.I.M.S., Saint-Gilles-Croix-de-Vie, 1984.



Cap Finisterre. *Bataille navale du Cabo ou*

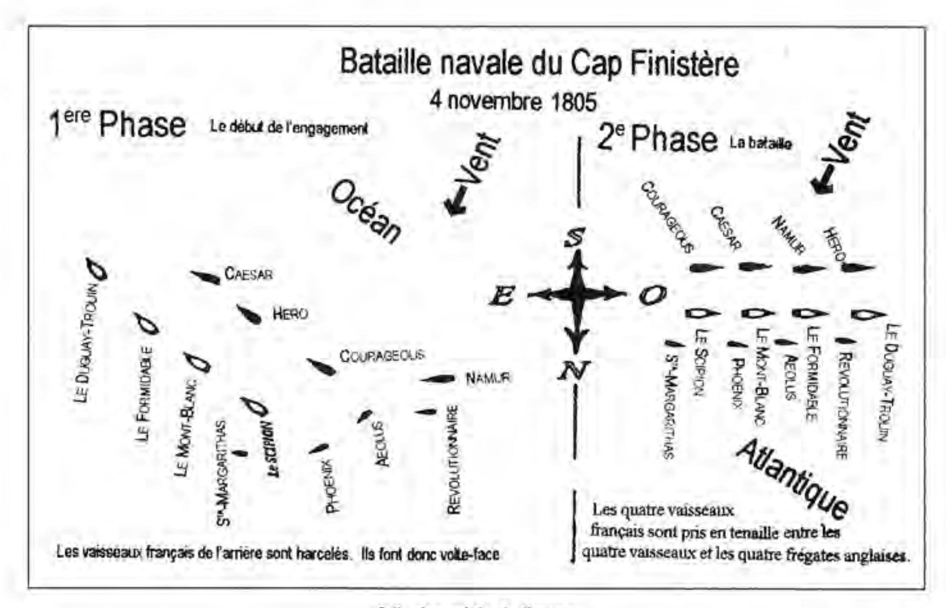
Date de l'action: 4 novembre 1805.

Localisation: Cap situé en Galice espagnole au nord-ouest de la péninsule ibérique. Coordonnées géographiques: 42° 53' de latitude Nord et 09° 16' de longitude Ouest.

Conflit: Guerres du Premier Empire [18 mai 1804 – 1814 et 1815]. Troisième coalition, du 8 avril 1805 au Traité de Presbourg, 26 décembre 1805.

Contexte: Le 2 novembre, les vaisseaux du contre-amiral Dumanoir-Lepelley étaient arrivés à la latitude du cap Finisterre. Ils furent aperçus par deux frégates anglaises appartenant à l'escadre du commodore Sir Richard Stracham, qui croisait dans ces parages dans le but d'intercepter l'escadre de Rochefort[1]. Stracham se lança aussitôt dans le sillage de Dumanoir. Le clair de lune empêcha ce dernier de fausser compagnie aux Anglais en changeant de cap. Le 3 au matin, les escadres étaient en vue à une distance beaucoup plus rapprochée que la veille. Toute la journée se passa en chasse et la nuit suivante, le clair de lune favorisa encore les Anglais dans leur poursuite.

Chefs en présence ◆**Marine impériale**: contre-amiral Dumanoir. ◆**Royal Navy**: commodore Stracham.



Collection privée de l'auteur

1 Capitaine allemand.



Effectifs engagés ◆**Marine impériale**: 1. Le DUGUAY-TROUIN [74 canons], 2. Le FORMIDABLE[2], 3. Le MONT-BLANC [74], 4. Le SCIPION [74]. **Royal Navy**: 1. The CAESAR [80 canons, guidon du commodore Stracham], 2. The HERO [74 canons], 3. The COURAGEOUS [74], 4. The NAMUR [74], frégates: 5. The SANTA-MARGARITA [44], 6. The PHOENIX [44], 7. The AEOLUS [44], 8. The REVOLUTIONNAIRE [44].

Stratégie ou tactique: Attaque en tenaille de 4 vaisseaux français par 8 navires de guerre anglais. Non content de sa supériorité du simple au double, Stracham tâchait d'obtenir la supériorité locale en concentrant ses 4 vaisseaux de ligne et ses 4 grosses frégates sur les deux derniers navires français. Psychologiquement, Trafalgar avait tellement affecté Dumanoir qu'il était vaincu avant de combattre.

Résumé de l'action: Le 4 à l'aube, les Anglais, forts de 4 vaisseaux et de 4 frégates, n'étaient qu'à trois portées de canon des Français. Dumanoir avait rangé ses navires en ligne d'échiquier afin qu'ils se trouvent en ligne de bataille dès qu'ils auraient fait volte-face. À 8 h, deux frégates commencèrent à les harceler en leur tirant quelques coups de leurs pièces de chasse. Bientôt, la supériorité de marche des frégates leur permit de venir par le travers de temps en temps et de tirer à chaque fois une ou deux bordées entières sur les vaisseaux français qui ne pouvaient riposter que de leurs canons de retraite.

Ces manœuvres, dont le résultat fut d'endommager et de dégréer en détail les vaisseaux français, dura jusqu'à 11 h 30. À cette heure, cependant, le contre-amiral Dumanoir se décida enfin à former sa ligne de bataille.

Pendant ce temps, une troisième frégate avait rejoint les deux autres et avait été suivie de près par trois vaisseaux de ligne. Ces six bâtiments attaquèrent la ligne française de manière à envelopper les deux derniers vaisseaux. Afin de ne pas laisser écraser ses arrières, Dumanoir fit virer son escadre vent devant par la contre-marche [successivement]. Ce mouvement fit essuyer au DUGUAY-TROUIN tout le feu des trois vaisseaux anglais. Il riposta vigoureusement, dépassa les vaisseaux de ligne anglais et força les trois frégates anglaises à s'écarter. Elles laissèrent arriver pour prendre poste sous le vent de la ligne française qui avait achevé son évolution. Les trois vaisseaux anglais virèrent alors pour s'établir au même bord que l'escadre française. Le vaisseau anglais The NAMUR et la frégate The REVOLUTIONNAIRE[3] rallièrent à ce moment l'escadre anglaise. Chaque vaisseau français se trouva donc encadré par une frégate et par un vaisseau anglais.

Obligés ainsi de combattre des deux bords, les vaisseaux français, quoique avariés au combat de Trafalgar, luttèrent avec opiniâtreté. Les frégates anglaises

2 80 canons, pavillon du contre-amiral Dumanoir.

3 Une prise française, inutile de le préciser.



changèrent vite de position afin de ne pas se faire couler par les Français et se positionnèrent de façon à ne pas être exposées à tout leur feu, sur les hanches.

La bataille se poursuivit sans interruption pendant quatre heures et demie. Les vaisseaux français se trouvaient alors dans un état lamentable, presque complètement démâtés, et avaient embarqué 2,5 m d'eau dans leur cale. Le FORMIDABLE amena son pavillon, suivi bientôt par Le SCIPION, Le MONT-BLANC et Le DUGUAY-TROUIN un quart d'heure après.

Pertes ◆**Royal Navy**: 600 tués[4]. ◆**Marine impériale**: Le FORMIDABLE eut plus de 200 hommes hors de combat, Le SCIPION 200 hommes, Le MONT-BLANC 180, Le DUGUAY-TROUIN 150.

Conséquence de cette défaite française: Suite directe de Trafalgar, cette défaite vint en aggraver les conséquences pour les Français.

SOURCES ET LECTURES : ◆*Mémoires de marins sur le Premier empire, auteurs : canonnier Guillain, capitaine Broquant, capitaine de vaisseau Gicquel*, Librairie historique F. Teissèdre, Paris (che-Midi) : 1998. ◆*Souvenirs d'un amiral, première partie, publiés d'après les mémoires du vice-amiral Pierre Jurien de la Gravière (1772-1849)*, par son fils le vice-amiral Edmond Jurien de La Gravière, Association des amis du Musée de la Marine, Paris, 1977. ◆*Les Marins de Napoléon*, Auguste Thomazi, J. Tallandier, Paris, 1978. ◆*Reminiscences of a naval officer ; a quarter-deck view of the war against Napoleon*, capitaine Abraham Crawford, Chatham Publications, Londres, 1999.

4 Stracham ne déclara officiellement des pertes que de 135 hommes afin de donner à sa bataille de quatre heures et trente minutes un panache plus grand encore.



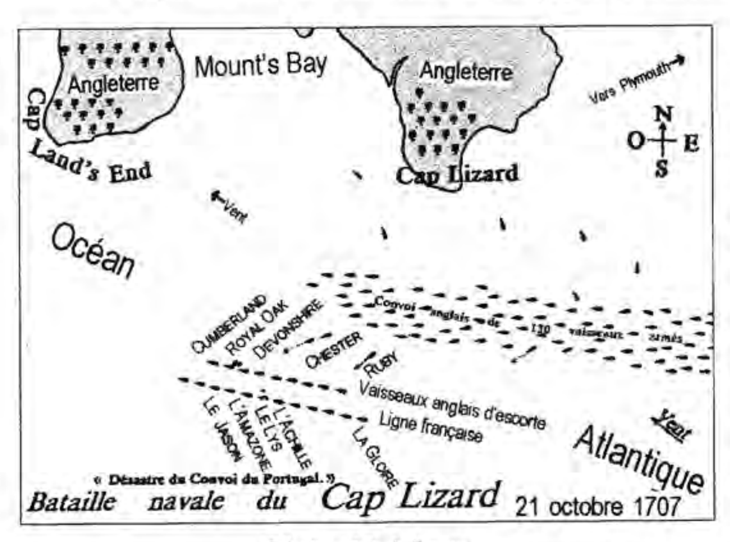
Cap Lizard. *Bataille navale du*

Autre nom : « Désastre du convoi du Portugal ».

Date de l'action : 21 octobre 1707.

Localisation : À 40 km du cap Lizard, au sud-ouest de l'Angleterre. Coordonnées géographiques : 49° 26' de latitude Nord et 05° 13' de longitude Ouest.

Conflit : Guerre de Succession de l'Espagne [1701-1714].



Collection privée de l'auteur

Contexte : Les grandes puissances européennes s'affrontaient afin d'imposer leur propre candidat au trône d'Espagne.

Chefs en présence

◆**Anglais** : commodore Richard Edwards.

◆**Français** : chevalier de Forbin et Duguay-Trouin.

Effectifs engagés

◆**Escadre anglaise** : Le CUMBERLAND [80 canons], Le DEVONSHIRE [80 canons], Le ROYAL OAK, Le CHESTER, Le RUBY [50 canons] et 130 transports armés.
◆**Escadre française** : 12 navires dont les plus notables étaient Le LYS [Duguay-Trouin], La GLOIRE [La Jaille], L'ACHILLE [chevalier de Beauharnais], Le JASON [chevalier de Coursérac], L'AMAZONE [Nesmond].

Stratégie ou tactique : canonnade et tirs de mousqueterie.

Résumé de l'action : Le chevalier de Forbin et Duguay-Trouin appareillèrent le 19 octobre de Brest avec 6 bâtiments chacun. Le 21, alors qu'ils croisaient à 40 km du cap Lizard, Forbin aperçut un grand convoi de 130 transports emmenant des renforts à Lisbonne sous l'escorte du commodore Richard Edwards : Le CUMBERLAND [80 canons], Le DEVONSHIRE [80 canons], Le ROYAL OAK, Le CHESTER et Le RUBY [50]. Le gros CUMBERLAND fut immédiatement pilonné par l'artillerie du LYS et longuement assailli par La GLOIRE. Avec 200 hommes hors de combat, Le CUMBERLAND perdit son pavillon et capitula. Le DEVONSHIRE [80] se défendit âprement, mais un incendie se



déclara à son bord et il explosa bientôt. Le ROYAL OAK se sauva[1], le 13 mai 1711, poursuivi par un navire français [L'ACHILLE], mais une explosion accidentelle de gargousse[2] endommagea L'ACHILLE, mit hors de combat 120 hommes et permit au ROYAL OAK de prendre la clé des... mers et de disparaître une nouvelle fois. Le CHESTER et Le RUBY se battirent vaillamment contre, respectivement, Le JASON et L'AMAZONE. Au terme de ce furieux combat, ils se rendirent aux Français.

Pertes ◆Les Français s'emparèrent de 15 transports de troupes en plus de ces navires de guerre.

Conséquence de cette défaite anglaise: Le Corps expéditionnaire anglais du Portugal ne reçut pas de renforts et dut rester sur la défensive en Espagne.

SOURCES ET LECTURES : ◆*Histoire de Duguay-Trouin*, Bescherelle aîné, E. Ardant, Limoges, 1886. ◆ *Vie de Monsieur Du Gay-Trouin*, écrite de sa main. Nouvelle édition contenant les passages inédits des manuscrits de la bibliothèque et des archives communales de Saint-Malo, et colligée sur le texte du manuscrit de la bibliothèque de Chaumont, avec une introduction et des notes par Henri Malo, coédition de F. Paillart, Abbeville et éditions Bossard, Paris, 1922. ◆*Duguay-Trouin*, Frédéric Koenig, Mame et fils, Tours, 1880. ◆ *Vie du Comte de Forbin, chef d'escadre des armées navales de France*, M. Richer, Éditions J.-A. Joly, Avignon, 1811.

[1] Comme durant la bataille navale de Beachy Head.

[2] Charge de poudre en sac qui s'introduisait dans le canon pour limiter les manipulations dangereuses et normaliser la puissance des charges.



Cap Trafalgar. *Bataille navale du*

Date de l'action: 7 octobre 1795.

Localisation: Le champ de bataille est situé à l'ouest-nord-ouest du cap Saint-Vincent. Coordonnées géographiques: approximativement 38° de latitude Nord et 7° de longitude Ouest.

Conflit: Guerres de la Révolution française. Première coalition qui commença en 1793 et dura jusqu'à la Paix de Campo-Formio le 17 octobre 1797.

Bataille navale du Cap Trafalgar
7 octobre 1795
Riche convoi anglais du Levant en route vers l'Angleterre
N
O E
S
Océan
Escorte anglaise en fuite
Frégates anglaises
Vaisseaux de Ligne
FORTITUDE
BEDFORD
CENSEUR (Prise française)
Frégates françaises attaquant
L'EMBUSCADE
LA FRIPONNE
LA FÉLICITÉ
Vers l'Espagne
Vers le Cap Trafalgar
Atlantique
LE VICTOIRE
LE BERWICK (Prise anglaise)
LE JUPITER
LE BARRA
LE DUQUESNE
les transports anglais
LE RESOLUTION

Collection privée de l'auteur

Contexte: Après les batailles de Groix, six vaisseaux de guerre furent envoyés de Toulon à Brest: Le VICTOIRE, Le BARRAS, Le JUPITER, Le BERWICK, Le RÉSOLUTION, Le DUQUESNE et les frégates La FRIPONNE, L'EMBUSCADE et La FÉLICITÉ. Le contre-amiral Richery en prit le commandement. Cette escadre mit à la voile le 14 septembre 1795, traversa la Méditerranée et



franchit le détroit de Gibraltar. Il devait remplir une mission secrète avant de rejoindre sa nouvelle affectation : attaquer le *Convoi du Levant*.

Chefs en présence ◆**Anglais** : inconnus. ◆**Français** : contre-amiral Richery.

Effectifs engagés ◆**Français** : 6 vaisseaux de guerre et trois frégates. ◆**Anglais** : *Convoi du Levant*, escorté par 3 vaisseaux de guerre et 6 ou 7 frégates.

Stratégie ou tactique : Comme d'habitude, en cas d'attaque de convoi marchand, les vaisseaux neutralisaient l'escorte et les frégates capturaient les transports.

Résumé de l'action : Le 7 octobre, les Français eurent connaissance d'un convoi anglais important. C'était *le Convoi du Levant* qui faisait route vers l'Angleterre après avoir relâché à Livourne, en Italie, puis à Gibraltar. Trois vaisseaux : The BEDFORD, The CENSEUR[1], The FORTITUDE et plusieurs frégates l'escortaient.

Le contre-amiral Richery força de voile avec ses bâtiments pour attaquer les vaisseaux et les frégates d'escorte en même temps qu'il envoyait les frégates de son escadre chasser le convoi, avec ordre de prendre le plus de bâtiments qu'elles pourraient. L'escorte était trop faible pour résister aux 6 navires français. Paradoxalement, les trois vaisseaux de guerre anglais se couvrirent de voiles pour décrocher et fuir en abandonnant le convoi de transports à son triste sort. Ils disparurent bientôt derrière l'horizon, mais le vaisseau anglais The CENSEUR, ayant été rattrapé, capitula aux Français qui l'attaquaient. Les frégates françaises, pour leur part, pénétrèrent au milieu du convoi comme une meute de loups dans une bergerie. Elles amarinèrent trente navires, tous richement chargés. L'embarras était de conduire à bon port tous ces bâtiments dont les cargaisons étaient si précieuses qu'il eut été fâcheux de les brûler. La France étant désormais en paix avec l'Espagne, le contre-amiral français décida en conséquence d'aller relâcher à Cadix dont il n'était pas très éloigné et où il entra triomphalement avec le vaisseau de ligne qu'il avait enlevé aux Anglais, suivi des trente prises marchandes.

Pertes ◆**Anglais** : trente transports de commerce et un vaisseau de guerre pris par les Français. ◆**Français** : une dizaine de tués.

Conséquence de cette défaite anglaise : Dans l'ensemble, le mal infligé au commerce anglais fut incalculable. Alors que cette riche flotte du Levant devenait la proie des Français, un autre convoi, celui de la Jamaïque, éprouvait à peu près le même sort. Une division française, partie de l'île d'Aix à la fin d'août 1795 sous le commandement du capitaine Moultson, avait été envoyée en croisière pour l'intercepter aux atterrages[2]. En approchant d'Europe, une tempête dispersa le

---

1 Prise française.

2 Approches de la terre.



convoi. Les Français prirent 18 navires et rentrèrent à Rochefort. Une autre division, appareillée en même temps [capitaine Robin], fit 44 prises aux Anglais.

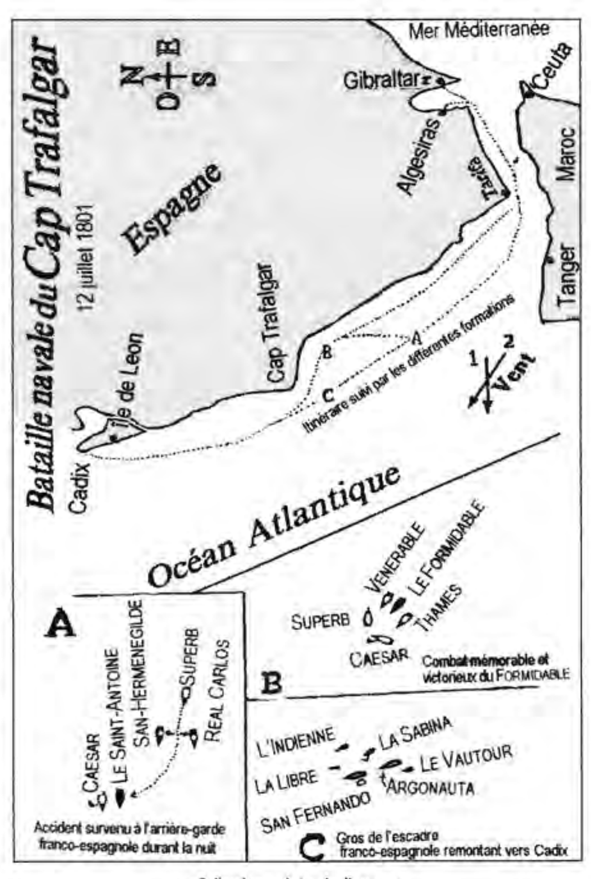
SOURCES ET LECTURES : ◆*Fleet Battle and Blockade. The French Revolutionary War, 1793-1797*, Robert Gardiner, National Maritime Museum, Chatham Publishing en association avec The National Maritime Museum, Londres, 1996. ◆*A Brief History of Fighting Ships*. David Davies, Éditions Robinson, Londres, 2002. ◆*The French Wars, 1792-1815*, Charles J. Esdaile, Routledge Publishings, Londres, 2001.

Cap Trafalgar. *Bataille navale du*

Date de l'action: 12 juillet 1801.

Localisation: Cabo Trafalgar, cap situé au sud-ouest de l'Espagne. Coordonnées géographiques : 36° 11' de latitude Nord et 06° 02' de longitude Ouest.

Conflit: Guerres de la Révolution française, 1793 – 18 mai 1804. Consulat, 10 novembre 1799 – 18 mai 1804 [*18 brumaire, An VIII*]. Deuxième coalition, de mars 1799 jusqu'au Traité de Lunéville (9 février 1801) et à la Paix d'Amiens (25 mars 1802).



Collection privée de l'auteur

Contexte: Après la bataille navale d'Algésiras, les vaisseaux anglais se firent réparer à Gibraltar, tandis que les Français, qui devaient au surplus remorquer The ANNIBAL pris aux Anglais, demandèrent à l'escadre franco-espagnole de Cadix de venir l'escorter jusqu'à ce port afin de réparer, car Algésiras n'avait pas d'arsenal.

Chefs en présence ◆**Franco-Espagnols**: amiral don Juan Moreno; amiral Linois. ◆**Anglais**: amiral Saumarez.

Effectifs engagés ◆**Royal Navy**: 5 vaisseaux de ligne dont 3 de 84 canons et 2 de 74; deux frégates [dont une portugaise] et un brick. ◆**Escadre franco-espagnole**: Le REAL CARLOS [3-ponts, 112 canons], Le SAN-HERMENEGILDE [3-ponts, 112 canons], Le SAN-FERNANDO [94 canons], Le ARGONAUTA [74 canons] et La SABINA [frégate de 44 canons]; l'escadre française commandée par le contre-amiral Dumanoir se composait du SAINT-ANTOINE [74 canons], du FORMIDABLE [74 canons, capitaine Troude], des frégates La LIBRE [44] et L'INDIENNE [44] et du brick Le VAUTOUR [14 canons].



***Stratégie ou tactique*:** La méprise funeste entre les deux gigantesques vaisseaux espagnols fut le résultat d'une audacieuse manœuvre de l'amiral anglais en pleine nuit. L'amiral anglais Saumarez réussit, par un heureux concours de circonstances plus que par une ruse calculée, à provoquer un combat mortel entre ces deux trois-ponts espagnols, si puissants qu'ils ne pouvaient être défaits que par eux-mêmes. Du côté français, signalons le haut fait du FORMIDABLE [74 canons] qui réussit, seul, à repousser et à avarier 4 vaisseaux anglais totalisant plus de 300 canons.

***Résumé de l'action*:** L'amiral espagnol don Juan Moreno quitta Cadix le 8 juillet avec son escadre franco-espagnole. Le 9 juillet, l'escadre combinée arriva devant Algésiras. Les vaisseaux anglais déjà réparés veillaient. Les vaisseaux français d'Algésiras étaient encore en mauvais état depuis la bataille de ce nom, car les installations de ce petit port espagnol n'avaient pas les possibilités portuaires de Gibraltar. Il fallait en outre remorquer The ANNIBAL pris aux Anglais et démâté. Le 12 au matin, l'escadre combinée était prête à repartir.

À 13 h, en raison de la marée, Moreno donna le signal de l'appareillage. Les vents étaient d'Est, mais bien vite un calme vint perturber la régularité de la ligne. L'escadre anglaise[1] réussit, non sans mal, à se former en bataille au vent de l'escadre combinée. L'amiral Moreno, conformément au règlement espagnol, porta son pavillon sur la frégate SABINA et exigea que l'amiral Linois vint avec lui.

Au coucher du soleil, les derniers vaisseaux de l'escadre combinée sortaient à peine de la grande rade d'Algésiras. Puis la nuit devint si noire que l'escadre combinée ne put plus tenir sa formation régulière. Vers 23 h, l'amiral anglais ordonna au SUPERB d'attaquer dans le noir Le SAINT-ANTOINE, parmi les vaisseaux d'arrière-garde. Mais pour l'atteindre, il devait passer entre les deux géants espagnols. Le SUPERB se glissa donc en coup de vent entre les deux *trois-ponts* espagnols, Le REAL-CARLOS et Le SAN-HERMENEGILDE, il ne put résister à la tentation de lâcher ses bordées de bâbord et de tribord sur l'un et sur l'autre avant de se lancer sur Le SAINT-ANTOINE français, déjà assailli par Le CAESAR.

Or, le dieu de la guerre avait décidé d'infliger une humiliation aux deux arrogants vaisseaux géants. Dans l'obscurité se déroula une incroyable méprise. Les deux énormes trois-ponts espagnols qui n'avaient pas aperçu le passage et le rapide changement de position du vaisseau anglais, et croyant l'un et l'autre riposter à son feu, se prirent réciproquement pour ennemis et se livrèrent un combat terrible. Entraînés de plus en plus dans cette mortelle erreur, ils se lancèrent même à l'abordage l'un de l'autre[2]. Le vent fraîchit tout à coup et devint impé-

1 Cinq vaisseaux, une frégate, un brick et une autre frégate, portugaise.

2 Ce qui semble plus incroyable encore, car par les jurons hurlés en espagnol, ils auraient dû se rendre compte de l'erreur.



tueux ; le feu se déclara bientôt à bord du REAL-CARLOS. Les flammes qui le dévoraient gagnèrent bientôt Le SAN-HERMENEGILDE, qui ne put s'en séparer, uni dans cette étreinte de mort par des grappins d'abordage.

À ce moment, les deux escadres étaient mêlées. Amis et ennemis, témoins impuissants, s'éloignèrent de ce gigantesque brasier. Les deux vaisseaux géants, qui paradoxalement étaient si puissants qu'ils ne pouvaient être défaits que l'un par l'autre, sautèrent à vingt minutes d'écart. Cette double explosion fut entendue jusqu'à Cadix où elle produisit l'effet d'un tremblement de terre. Trois cents hommes seulement, des 2 000 qui composaient les équipages de ces deux supervaisseaux, purent échapper à la mort en se jetant dans les embarcations. Mais pour comble de malheur, ils se réfugièrent sur le vaisseau français, Le SAINT-ANTOINE, au moment où celui-ci amenait son pavillon devant Le CAESAR et Le SUPERB, qui, à deux contre un, l'avaient complètement démâté. La frégate amirale espagnole SABINA attira l'attention des canonniers anglais par ses feux nocturnes au sommet des mâts[3].

Le jour vint éclairer l'amiral espagnol sur les pertes incroyables qu'il avait subies et qui allaient mettre abruptement fin à sa carrière. Mais loin de se prendre pour vaincu, il rallia le reste de l'escadre à l'exception du deuxième vaisseau français, Le FORMIDABLE, dont il entendait le combat à l'Est, la brise étant du Sud-Est. Don Juan Moreno fit former une prompte ligne de bataille avec les vaisseaux qui lui restaient pour aller au secours du vaisseau en se dirigeant vers la fumée qu'il apercevait au loin.

Le FORMIDABLE qui se battait avec courage n'avait pu suivre les manœuvres de l'escadre à cause de ses mâts brisés qui ne permettaient que des voiles basses. À minuit, il fut assailli par cinq vaisseaux anglais qui se mirent à le pilonner désespérément dans l'obscurité, à boulets rouges. Le capitaine Troude, fort avisé, défendit à ses canonniers de riposter et, voyant que les Anglais portaient *trois feux* de reconnaissance à la corne, il fit hisser les mêmes feux et réussit ainsi à se dégager en se laissant culer[4] hors de la mêlée. Comme l'avaient fait les Espagnols, les Anglais échangèrent même entre eux quelques boulets.

À 4 h, Troude aperçut dans ses eaux quatre bâtiments anglais. C'était une partie de l'escadre anglaise : le navire-amiral The CAESAR, The VENERABLE, The SUPERB et la frégate The THAMES. Avec le lever du jour, les Anglais se rendirent compte qu'ils s'étaient fait abuser et se préparèrent à faire payer sa ruse au navire français qui prit aussitôt ses dispositions de combat. The VENERABLE et The THAMES se précipitèrent bientôt sur Le FORMIDABLE, en tenaille sur ses deux bords simultanément. The VENERABLE envoya sa première bordée

3 Son signal de ralliement.
4 Reculer.



par la hanche de bâbord et Le FORMIDABLE se jeta sur lui pour le serrer au feu. Le combat le plus acharné s'engagea à bout portant, vergue à vergue, et parfois à longueur d'écouvillon.

Le capitaine français Troude faisait mettre deux et même trois boulets par canon pour créer plus de dévastations dans la coque du navire-amiral anglais. Pendant ce temps, The THAMES battait le navire français en poupe, seuls les canons de retraite de ce dernier ripostaient à ce feu.

Les deux autres vaisseaux anglais s'élancèrent sur Le FORMIDABLE l'un après l'autre, mais ne pouvant le doubler au vent, ils prirent position par sa hanche de bâbord. Les premières volées du français démâtèrent The VENERABLE de son perroquet de fougue et, bientôt après, de son grand mât. The VENERABLE *laissa arriver*[5], mais le navire français le suivit dans ce mouvement pour le battre en poupe, tout en canonnant le vaisseau-amiral anglais, The CAESAR, qui se trouvait à l'avant du VENERABLE et qui, de ce fait, ne pouvait riposter de peur d'atteindre son compatriote; pas un boulet français ne manqua sa cible. Dans cette position, The VENERABLE perdit encore son mât de misaine et s'écarta du champ de bataille.

Lorsque The VENERABLE fut hors de combat, le navire français dirigea tout son feu sur Le CAESAR. L'engagement dura une demi-heure. Quoique le navire-amiral anglais dépassât Le FORMIDABLE et obligeât ce dernier à manœuvrer sans cesse pour se tenir par son travers, The CAESAR rompit le combat et rejoignit The VENERABLE auquel la frégate THAMES portait secours. Il restait encore à combattre The SUPERB qui était par la joue de bâbord du vaisseau français. Mais le navire anglais *laissa arriver*, passa sous le vent du FORMIDABLE, hors de portée, rompit le combat, lui-aussi, et rejoignit les autres bâtiments qui s'éloignaient.

À 7 h, le capitaine Troude restait, *incroyablement*, maître du champ de bataille. Il fit monter dans les batteries le reste des boulets qui pouvaient lui faire tenir encore une heure de combat, et réparer le gréement. Ses voiles étaient en lambeaux. La brise de terre avait cessé et il se trouvait en calme, à portée de canon de l'escadre ennemie dont les embarcations étaient alors occupées à secourir The VENERABLE. Ce vaisseau avait été démâté de son mât d'artimon et les courants le portaient à la côte. À 10 h, le vent ayant fraîchi, The THAMES essaya de le prendre à la remorque, mais ne pouvant se relever, il alla s'échouer entre l'île de Léon et la pointe Saint-Roch, à une quinzaine de kilomètres de Cadix.

Le capitaine français pensait que les Anglais allaient reprendre la bataille après s'être pansés, car le reste de l'escadre combinée était encore 20 km derrière et, de

5 Abattre ou s'écarter du vent.



ce fait, ne pouvait porter secours. Mais l'amiral anglais décida de retraiter vers Gibraltar en abandonnant son vaisseau échoué et son équipage aux Français.

Le 13 juillet au soir, l'escadre combinée franco-espagnole entra dans le port de Cadix, quelques heures seulement après Le FORMIDABLE qui reçut un accueil délirant, de la part de la population vite informée, pour avoir transformé en victoire un combat mal commencé.

Pertes ◆**Franco-Espagnols**: Le SAINT-ANTOINE et, bien sûr, les deux trois-ponts espagnols qui se coulèrent mutuellement. ◆**Anglais**: ils perdirent le vaisseau The VENERABLE.

Conséquence de cette défaite anglaise: Si cette victoire suscita une immense joie dans les royaumes de France et d'Espagne, la perte par «*friendly fire*» des deux plus grosses unités navales de la marine espagnole créa un effet, bien entendu, diamétralement opposé. En Angleterre, on tâcha de mettre l'accent sur ce coup de maître de l'amiral Saumarez dont l'audacieuse manœuvre nocturne avait jeté le désordre et la méprise entre les deux supervaisseaux espagnols. Par contre, on mit sous le boisseau le haut fait du FORMIDABLE contre cinq vaisseaux anglais. L'histoire maritime mondiale n'offre aucun autre exemple d'un accident aussi colossal, bien que les méprises soient courantes entre unités d'une même nation.

SOURCES ET LECTURES : ◆*Victoires, conquêtes, désastres, revers et guerres civiles des français, de 1792 à 1815,* Tome treizième, écrit par une société de militaires et de gens de lettres, Paris, C.L.F. Panckoucke. ◆*Memoirs and Correspondence of Admiral Lord de Saumarez, from original papers,* contre-amiral Sir. John Ross, 2 vol., Londres, 1838. ◆*Narrative of the proceedings of his Majesty's Squadron under Rear-Admiral Sir J. Saumarez, from [...] its sailing from Plymouth to the conclusion of the action with the combined fleets,* Baron James de Saumarez, Londres, 1801.



Galiote
in Larousse Universel en 2 volumes – Vol. I – @ Archives Larousse

Cap Trafalgar. *Bataille navale du*

Date de l'action: 21 octobre 1805.

Localisation: Le secteur de la bataille est situé à 4 milles du cap Trafalgar [Espagne] et à 27 au sud-sud-ouest de Cadix. Coordonnées géographiques du Cabo Trafalgar: 36° 11' de latitude Nord et 06° 02' de longitude Ouest.

Conflit: Guerres du Premier Empire [18 mai 1804 – 1814 et 1815]. Troisième coalition, du 8 avril 1805 au Traité de Presbourg, 26 décembre 1805.

Contexte: Le 19 octobre, le vice-amiral Villeneuve sortit de Cadix à la tête de la flotte combinée franco-espagnole pour livrer bataille à l'amiral Nelson. Pourquoi est-il sorti ? Selon certains, parce qu'il n'avait plus rien à perdre. Il était fortement critiqué par *Le Moniteur*, journal officiel français, par les Espagnols et les Français qui lui reprochaient de ne pas avoir détruit la flotte anglaise aux Quinze-Vingt, et l'amiral Rosily venait de quitter Paris pour venir le relever de ses fonctions. Une victoire sur le grand Nelson aurait sans doute redoré son blason aux yeux de tous, aux siens propres, et surtout à ceux de l'empereur Napoléon.

Chefs en présence ◆**Royal Navy**: amiral Nelson; amiral Collingwood. ◆**Marine impériale**: vice-amiral de Villeneuve[1]; amiral don Frederico Gravina.

Effectifs engagés ◆

◆**Royal Navy** : *Colonne du Nord* [1 032 canons], **1]** The VICTORY [3-ponts de 120 canons ; vaisseau-amiral de l'amiral Nelson], **2]** The TEMERAIRE [3-ponts de 110 canons], **3]** The NEPTUNE [3-ponts de 110 canons], **4]** The LEVIATHAN [74], **5]** The CONQUEROR [74], **6]** The BRITANNIA [3-ponts de 120 canons, pavillon du contre-amiral comte de Northesk], **7]** The AGAMEMNON [64], **8]** The AJAX [80], **9]** The ORION [74], **10]** The MINOTAUR [74], **11]** The SPARTIATE [74], **12]** The AFRICA [64], un peu plus au Nord. *Colonne du Sud* : **13]** The ROYAL SOVEREIGN [trois-ponts de 120 canons ; vaisseau-amiral de l'amiral Collingwood], **14]** The BELLE-ISLE [74], **15]** The MARS [74], **16]** The TONNANT [80], **17]** The BELLEROPHON [74], **18]** The COLOSSUS [74], **19]** The ACHILLES [74], **20]** The REVENGE [74], **21]** The POLYPHEMUS [64], **22]** The SWIFTSURE [74], **23]** The DEFIANCE [74], **24]** The THUNDERER [74], **25]** The DEFENCE [74], **26]** The PRINCE [3-ponts de 110 canons], **27]** The DREADNOUGHT [3-ponts de 110 canons]. **29]** Nombreuses frégates dont The EURYALUS[2].

---

1 Le vice-amiral Pierre Charles Jean-Baptiste Silvestre de Villeneuve (1763-1806) était né à Valensoles en Provence le 31 décembre 1763.

2 Le SWIFTSURE et Le BERWICK, ce jour-là dans l'escadre française, avaient été pris aux Anglais le 24 juillet 1801 et le 8 mars 1795. Ils avaient gardé leurs noms. The BELLE-ISLE et The TONNANT, ce jour-là dans l'escadre anglaise, avaient été pris aux Français. Il y avait donc un SWIFTSURE dans chaque escadre.



◆**Escadre franco-espagnole** : Ligne irrégulière orientée S.E.-N.O. **a]** *Le NEPTUNO* [80 canons ; Espagnol], **b]** Le SCIPION [74 canons ; français], **c]** *Le RAYO* [100 canons ; espagnol], **d]** Le FORMIDABLE [94 canons, vaisseau-amiral de Dumanoir-Lepelley], **e]** Le DUGUAY-TROUIN [74 c.], **f]** Le MONT BLANC [74], **g]** *Le SAN FRANCISCO-DE-ASIS* [74 canons ; espagnol], **h]** *Le SAN-AGUSTINO* [74 canons ; espagnol], **i]** Le HÉROS [74], **j]** *Le SANTISSIMA-TRINIDAD* [130 c. ; esp.][3], **k]** Le BUCENTAURE [vaisseau-amiral du vice-amiral de Villeneuve, 80 c., capitaine Magendie], **l]** Le NEPTUNE [80 c., capitaine Maistral], **m]** Le REDOUTABLE [78 canons, commandant Lucas], **n]** *Le SAN LEANDRO* [64 c. ; esp.], **o]** *Le SAN JUSTO* [74 c. ; esp.], **p]** *Le SANTA-ANA* [vaisseau-amiral espagnol de 112 canons, du vice-amiral don Alava], **q]** L'INDOMPTABLE [80 c., capitaine Hubert], **r]** Le FOUGUEUX [74 canons, capitaine de vaisseau Baudoin], **s]** L'INTRÉPIDE, **t]** *Le MONARCA* [74 canons ; espagnol], **u]** Le PLUTON [74], **v]** *Le BAHAMA* [74 canons ; espagnol], **w]** L'AIGLE [74], **x]** *Le MONTANES* [74 canons ; espagnol], **y]** L'ALGÉSIRAS [74 canons, vaisseau-amiral de Magon], **z]** *Le ARGONAUTA* [80 canons ; espagnol], **â]** *Le SAN ILDEFONSO* [74 canons ; espagnol], **ê]** L'ACHILLE [74], **î]** *Le PRINCIPE DE ASTURIAS* [110 canons, amiral Gravinas ; espagnol], **ô]** Le BERWICK [74], **û]** *Le SAN JUAN NEPOMUCENO* [74 canons ; espagnol]. **ë]** Le SWIFTSURE [74 canons].

Stratégie ou tactique : Au moment de la bataille, l'escadre franco-espagnole formait une colonne de 6 km de long, irrégulière et orientée du S.-E. au N.-O. et dessinant une courbe dont la concavité était tournée vers les Anglais.

À la tactique classique du combat parallèle qui se traduisait en combats singuliers entre vaisseaux, **Nelson** a innové en préférant les deux colonnes qui enfoncent perpendiculairement la ligne ennemie et qui déclenchent la mêlée. Ces deux « flèches » attaquèrent la ligne ennemie en deux points : au premier tiers et au milieu de la ligne. Ces deux attaques simultanées coupèrent la ligne en trois tronçons. L'avant-garde franco-espagnole de 10 vaisseaux n'intervint pas durant les deux premières heures de la bataille et lorsqu'elle reçut cet ordre, il était trop tard ; la bataille était virtuellement perdue. Quant aux deux autres tronçons de la ligne alliée, ils étaient inférieurs numériquement aux deux colonnes anglaises qui les attaquaient. Cette tactique pensée dès le 9 octobre par Nelson **lui donna la supériorité numérique** et se révéla géniale : « [...] Pensant qu'il est presque impossible de conduire au combat [en ligne] une flotte de 40 vaisseaux[4] avec des vents variables, par un temps brumeux... [il ordonne la formation en deux colonnes] de 16 vaisseaux chacune avec une réserve de 8 vaisseaux... La flotte de l'ennemi... sera probablement si étendue que la tête ne pourra secourir la queue... et [ainsi] les vaisseaux anglais doivent être *d'un quart plus nombreux* que les vaisseaux ennemis coupés. »

Ainsi, Nelson arrivait à retrouver localement la supériorité numérique. Toutefois, la ligne alliée étant concave, les deux colonnes anglaises auraient pu se

[3] Vaisseau-amiral espagnol de Cisneros Vicente, un énorme **quatre-ponts** de 130 canons, le plus puissant navire de l'époque.

[4] Dont 27 de ligne.



retrouver encerclées si l'amiral Dumanoir, commandant l'avant-garde, avait pris l'initiative de se rabattre vers le Sud avant d'en avoir reçu l'ordre. Cela aurait pu changer le cours du combat.

Villeneuve, pour sa part, croyant que la flotte anglaise n'était que de 21 vaisseaux, avait eu l'intention de l'attaquer en deux lignes : l'une [de 21 vaisseaux] aurait fait face à la ligne anglaise d'égal nombre, tandis que les 12 restants, choisis parmi les meilleurs voiliers, auraient attendu que la bataille commence pour attaquer la ligne anglaise en la mettant entre deux feux, en tenaille. Villeneuve divisa donc ses forces en deux parties distinctes. La première, désignée sous le nom de ligne de base, était composée de trois divisions chacune de 7 vaisseaux, 21 vaisseaux en tout. La seconde [Corps de réserve] comptait les 12 vaisseaux restants partagés en deux divisions de 6. Cette formation fut ordonnée à la flotte française avant le départ et exécutée à peu de chose près. Mais ensuite, voyant que la flotte anglaise était trop nombreuse, l'ordre de bataille fut changé pour former une seule ligne de bataille bien serrée.

Pour ce qui fut de la coopération entre les deux alliés, un peu comme pour les Anglo-Hollandais à Béveziers, la jonction de deux escadres, française et espagnole, sous un même commandement n'allait pas sans heurts. Pour ménager les susceptibilités, Gravina n'était pas officiellement sous le commandement de Villeneuve. Cela n'arrangea rien. Les Espagnols détestaient les Français[5] avec qui ils étaient provisoirement alliés. Douze ans plus tôt, à Toulon, ce même amiral Gravina s'était battu avec Hood contre les Français. Gravina ne se considérant pas comme le subordonné de Villeneuve, ce dernier avait donc dû prendre des gants pour décider de la formation de combat qui d'ailleurs ne fut pas respectée. Connaissant le peu d'enthousiasme des Espagnols à se battre pour les Français, Napoléon

---

5 Que ce soit sous l'Empire ou sous la royauté, le problème restait le même : **ANIMOSITÉ DES ESPAGNOLS CONTRE LES FRANÇAIS** « Sa Majesté [Louis XIV] ne compte pas que la nouvelle union de la France avec l'Espagne ait effacé les anciennes préventions de la nation espagnole contre la françoise. Elle juge au contraire qu'elles seront encore augmentées dans l'esprit de plusieurs particuliers depuis les dernières tentatives faites pour la paix et depuis qu'ils voient que le démembrement des États de la monarchie d'Espagne [afin de sauver l'unité de son immense empire américain et asiatique – les Philippines –, l'Espagne devait sacrifier ses provinces de Flandre et d'Italie] est inévitable. Aussi le Roi ne regarde ni comme gens suspects, ni comme ennemis ceux qui, dans les conjonctures présentes, témoignent ou du ressentiment, ou de l'opposition contre la France. Il suffit à Sa Majesté qu'ils soient fidèlement attachés au Roi d'Espagne, et c'est de cette manière qu'elle considère le président de Castille [le président, ou plus exactement le gouverneur du Conseil de Castille en 1711, était don Francisco Ronquillo], très contraire aux intérêts des François, quoique il ait reçu en toutes occasions, de la part du Roi, des marques de l'estime particulière dont Sa Majesté l'honorait » [tiré du *Mémoire pour servir d'instruction au sieur marquis de Bonnac, lieutenant pour le Roi au Pays de Foix, allant en Espagne en qualité d'Envoyé extraordinaire de Sa Majesté*, Fontainebleau, 5 août 1711, in *Recueil des Instructions données aux Ambassadeurs et Ministres de France depuis les Traités de Westphalie jusqu'à la Révolution française*, vol. XII : « Espagne », avec une introduction et des notes par A. Morel-Fatio et H. Léonardon, tome deuxième (1701-1722), par le Ministère des Affaires Étrangères, p. 202. Orthographe et style originaux]. Bien que ces commentaires datent de près d'un siècle, on peut dire que l'intérêt un peu trop paternaliste que les Français prêtaient à l'Espagne et aux Espagnols faisait qu'ils étaient d'actualité en ce début du Premier Empire.



recommandait d'évaluer leurs forces en divisant par deux leurs effectifs. Selon cette estimation leurs 15 vaisseaux représentaient donc l'équivalent de 7 ou 8 vaisseaux français. L'Espagnol don Alava devait commander l'avant-garde alliée, le Français Dumanoir-Lepelley l'arrière-garde et Villeneuve et don Balthazar Cisneros Vicente le centre. Le lieutenant-général don Frederico Gravina et le contre-amiral Magon dirigeaient la réserve tactique de 12 navires.



Amiral vicomte Horatio Nelson, duc de Bronte [1758-1805], génial vainqueur à Trafalgar comme à Aboukir, il fut le plus grand amiral anglais. British Library

Le génie de Nelson fut donc de créer la supériorité numérique locale dans les divers secteurs d'attaque, en dépit de son infériorité numérique globale[6].

Stratégiquement parlant, le théoricien naval Castex note froidement que : « Trafalgar réglait la question de l'invasion de l'Angleterre. On a déjà fait remarquer que ce lieu n'était pas situé sur le littoral anglais, et que cette bataille l'avait néanmoins parfaitement et définitivement protégé. La conclusion est évidente, classique même, et il n'y a pas lieu d'y insister[7]. »

Résumé de l'action : Le 20 vers 18 h, la flotte anglaise fut signalée au vent. À 7 h, le 21, Nelson n'était plus qu'à une vingtaine de kilomètres des Franco-Espagnols, vent arrière mais très faible, la houle avait grossi. L'amiral Villeneuve ordonna de se mettre en ligne de bataille. Par manque de vent ou pour tout autre raison [politique], il ne fut pas bien obéi.

Vers 8 h, Villeneuve ordonna de faire demi-tour pour naviguer cap au Nord. Le désordre fut donc aggravé à cause du manque de vent qui ne permettait pas de manœuvrer avec précision ; et lorsque les Anglais s'approchèrent, vers midi, la ligne alliée était en arc de cercle, concavité vers l'ennemi. Les deux colonnes anglaises attaquèrent perpendiculairement, toutes voiles dehors pour capter le moindre souffle de cette brise trop faible. En dépit des demandes de plusieurs

6 Les Chinois, là encore en avance de deux millénaires sur les Européens, préconisaient cette tactique : « [...] je peux utiliser la totalité de mes forces pour attaquer une fraction des siennes », Sun Tzu, *L'Art de la Guerre*, [chap. 6, Principe 31, p. 137]. Carl von Clausewitz lui-même pensait que : « Lorsqu'il est impossible d'atteindre une prépondérance absolue, il ne reste qu'à s'assurer une prépondérance relative aux points décisifs, grâce à une utilisation judicieuse des forces » [*De la Guerre*, chap. VIII, p. 205]. Voir *in fine*.

7 « Théories stratégiques », amiral Raoul Castex, Société d'édition géographique, maritime et coloniale, Paris, 1929, p. 174.





The VICTORY, vaisseau de Nelson à Trafalgar, est fièrement exposé par la Royal Navy. Bibliothèque de l'Université Laval

officiers qui ne voulaient pas que leur amiral expose sa vie, Nelson menait dans son VICTORY la colonne du Nord. Cela devait lui coûter la vie.

Ce fut la colonne du Sud, commandée par Collingwood[8], qui engagea le combat la première. Nelson arriva en contact 15 minutes après. Ne sachant où se trouvait Villeneuve, qui ne sortit son pavillon qu'au dernier moment, The VICTORY se dirigea vers le navire ennemi le plus gros, un énorme quatre-ponts, Le SANTISSIMA-TRINIDAD, 10e navire de la ligne. Puis il hésita et se lança dans le créneau derrière Le BUCENTAURE, navire-amiral de Villeneuve qui suivait le navire espagnol. Le ROYAL-SOVEREIGN, dont l'équipage s'était couché sur le pont pour laisser passer l'orage, s'était élancé sur Le SANTA-ANA [112 canons] dont il avait reçu l'immense bordée qui lui mit en un éclair soixante hommes hors de combat. Puis lorsqu'il fut à portée, il retourna un feu violent qui tua ou blessa[9] plus de 200 Espagnols sur Le SANTA-ANA. The VICTORY engagea aussi Le BUCENTAURE. Paradoxalement, en peu d'instants, et en dépit de la différence énorme en artillerie navale, The VICTORY fut désemparé de toutes ses bonnettes[10], eut un mât de hune coupé, une vergue aussi et 50 hommes de plus hors de combat.

À l'avant-garde alliée, le contre-amiral Dumanoir-Lepelley signala au chef d'escadre qu'il n'avait personne contre qui combattre. Il demandait des ordres. Dans l'agitation de la bataille, il ne reçut la réponse que deux heures plus tard; lorsqu'il était presque trop tard. Il était 13 h 30 lorsque Dumanoir reçut l'ordre de faire demi-tour et d'attaquer. Mais à ce moment-là, la brise était si faible qu'il dut se faire remorquer par ses embarcations et qu'il arriva sur les lieux de la bataille à 14 h 30, lorsque la bataille était perdue.

The VICTORY essaya donc de s'infiltrer entre Le BUCENTAURE et Le REDOUTABLE. Le premier tenta de l'en empêcher et se précipita contre The VICTORY qui, pour éviter l'abordage, dut changer de cap si soudainement que,

8 The ROYAL-SOVEREIGN.

9 Selon les historiens anglais. Mais un tel nombre paraît bien grand pour une seule bordée [voir aussi plus loin la bordée du navire anglais The TEMERAIRE contre Le REDOUTABLE, toujours selon les mêmes historiens anglais].

10 Petites voiles carrées supplémentaires, installées entre les grandes pour capter le moindre souffle.



emporté par son élan, il vint se heurter au REDOUTABLE. Les deux navires commencèrent à se fusiller à bout portant et The VICTORY commençait à souffrir passablement lorsque l'anglais The TEMERAIRE vola à son secours en envoyant une destructrice bordée de mitraille sur le pont français, tuant 200 hommes sur le REDOUTABLE et sauvant, de ce fait, The VICTORY. Mais à ce moment-là, il était déjà trop tard pour Nelson, dont le magnifique uniforme de parade avait attiré les coups d'un tireur d'élite français perché dans la mâture du REDOUTABLE. À 13 h 30, il fut mortellement blessé d'une balle dans les reins. La bataille se poursuivit sous les ordres de Collingwood.

Phase 2 Le combat
L'Avant-Garde franco-espagnole a disparu vers le nord sans possibilité de retour par manque de vent
L'assaut de Nelson contre le Centre
Vent d'Ouest
Nord
La Division Nelson se bat EN SUPÉRIORITÉ NUMÉRIQUE À 14 ANGLAIS CONTRE LES 12 FRANCO-ESPAGNOLS DU CENTRE
Collingwood se bat contre l'Arrière-Garde
LA DIVISION COLLINGWOOD SE BAT EN SUPÉRIORITÉ NUMÉRIQUE À 21 ANGLAIS CONTRE LES 17 FRANCO-ESPAGNOLS DE L'ARRIÈRE-GARDE
Phase 1 L'Assaut de Nelson contre le Centre et l'Arrière-Garde franco-espagnole

Collection privée de l'auteur

Le MONARCA espagnol fut assailli par The BELLE-ISLE, The TONNANT, The BELLEROPHON et The REVENGE. Il succomba à 13 h 50. Pendant ce temps, Le SANTA-ANA faisait courageusement face à deux navires anglais qui totalisaient beaucoup plus de canons : The ROYAL SOVEREIGN et The BELLE-ISLE. À 14 h 15, il dut amener son pavillon après un combat féroce. Puis ce fut Le FOUGUEUX, qui était venu aider Le SANTA-ANA et qui avait dû se battre

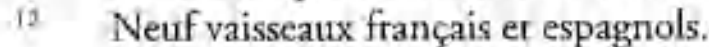
successivement contre The ROYAL-SOVEREIGN, The MARS, The TONNANT et, enfin, The TEMERAIRE qui lui donna le coup de grâce. Couvert de morts, il fut abordé par The TEMERAIRE et dut s'incliner. L'ALGÉSIRAS fut incendié, L'AIGLE, réduit à l'état de ponton flottant après un combat avec The DEFIANCE. Le BUCENTAURE et Le SANTISSIMA-TRINIDAD combattirent ensemble contre une multitude de navires anglais.

Lorsque Villeneuve vit que son navire devenait ingouvernable, il se transporta sur un autre vaisseau pour continuer le combat, laissant Le BUCENTAURE entre les mains du CONQUEROR. L'ACHILLE fut successivement canonné durant deux heures par The BELLE-ISLE, The POLYPHEMUS, The DEFIANCE et The SWIFTSURE anglais, puis par The ACHILLES anglais que L'ACHILLE français réussit à mettre à mal. The PRINCE se joignit alors à la curée et un immense incendie se déclara à bord de L'ACHILLE français. Bientôt, à 17 h 30, ce dernier sauta, pavillon haut, engloutissant avec lui 480 hommes ; 36 se noyèrent. Les vaisseaux anglais mirent des chaloupes à la mer pour recueillir les survivants.

Les Espagnols aussi avaient successivement perdu Le SAN-JUAN-NEPOMUCENO, Le BAHAMA, L'ARGONAUTA, Le SAN-ILDEFONSO, Le SAN-AUGUSTINO ; et, enfin, Le NEPTUNO, à 5 h 15, à la fin de la bataille.

La bataille venait donc de se terminer, car la mer devenait dangereusement grosse. Tous les navires des trois escadres étaient en grande partie démâtés. Aucun navire anglais n'avait capitulé, par contre 7 français et 12 espagnols, attaqués par des anglais, plus nombreux grâce au génie de Nelson[11], avaient succombé. Le reste de la flotte franco-espagnole[12] retraita vers Cadix sous le commandement du lieutenant-général Gravina avec son PRINCIPE-DE-ASTURIAS. Quatre vaisseaux français de l'avant-garde de Dumanoir n'avaient pratiquement pas participé à la bataille. Collingwood dut abandonner son navire-amiral ROYAL-SOVEREIGN trop mal en point et le faire prendre en remorque par la frégate EURYALUS qui devint son navire-amiral.

Bientôt, la tempête se déchaîna. La mer avait vraiment décidé de reprendre aux vainqueurs une partie de leur butin. Toute la nuit, la flotte anglaise, qui avait pris en remorque ses encombrantes prises, dut se battre contre les éléments, aidée par les prisonniers français qui avaient été libérés pour la circonstance. Dans la tempête, les Anglais perdirent de nombreuses prises ; Le REDOUTABLE s'engloutit le surlendemain soir avec son équipage anglais de prise, soit 156 hommes, alors que The SWIFTSURE [anglais] le remorquait. Le FOUGUEUX fut précipité à la côte et on ne sauva que 120 hommes.



11 Et au manque d'initiative de Dumanoir-Lepelley.

12 Neuf vaisseaux français et espagnols.



Voyant les Anglais aux abois, Le PLUTON ressortit de Cadix, le 22 au matin, ainsi que trois autres vaisseaux français, deux espagnols et quelques frégates, pour aller leur reprendre plusieurs prises. Ainsi furent récupérés l'énorme SANTA-ANA et Le NEPTUNO.

L'ALGÉSIRAS était gouverné par un équipage de prise de 50 hommes, insuffisant en l'occurrence pour garder 270 marins français prisonniers dans sa cale. Le bateau se dirigeait irrésistiblement vers la côte rocheuse et vers une mort certaine lorsque le commandant anglais convoqua le chef des prisonniers, le lieutenant de vaisseau De Labretonnière, et lui proposa de libérer ses hommes pour aider à la manœuvre. Le Français accepta, mais déclara net qu'il se considérerait comme libéré. C'était à prendre ou à laisser. Pour sauver la vie de ses hommes, l'Anglais accepta et les 270 Français prirent la gouverne du navire qui réussit non sans mal à rentrer à bon port avec les 50 Anglais, prisonniers mais... vivants! Le BUCENTAURE, lâché par The CONQUEROR, fit aussi prisonnier son équipage anglais de prise, mais se perdit sur les écueils de la pointe San Sebastian. L'INDOMPTABLE recueillit 500 hommes du BUCENTAURE. L'AIGLE fut abandonné par son équipage de prise anglais et réussit à s'échouer sans trop de mal.

Lorsque Collingwood vit qu'il ne pourrait garder toutes ses prises, il fit incendier l'énorme SANTISSIMA-TRINIDAD, L'ARGONAUTA, L'INTRÉPIDE et Le SAN-AGUSTINO.

Pertes ◆**Royal Navy**: l'amiral Nelson fut tué, ce qui représentait une perte stratégique irréparable pour l'Angleterre. Selon des sources anglaises, les Anglais perdirent 1 587 hommes tués ou blessés, ce qui semble sous-estimé pour la violence du combat. ◆**Marine impériale**: Le REDOUTABLE seul, qui soutint avec ses 78 canons un combat de deux heures avec Le VICTORY de 120, eut 522 hommes hors de combat sur un équipage de 643. Les pertes furent énormes du côté français: 17 vaisseaux franco-espagnols furent initialement pris par les Anglais, et un dix-huitième brûla par accident alors qu'il résistait encore. En fait, les Anglais ne purent garder qu'un seul vaisseau français [Le SWIFTSURE[13]] et trois vaisseaux espagnols [BAHAMA, SAN-ILDEFONSO et SAN-JUAN-NEPOMUCEÑO]. Tous les autres coulèrent le soir même ou le lendemain à la suite d'avaries ou furent repris aux Anglais par les Franco-Espagnols, lesquels mirent à profit la tempête qui suivit la bataille. Les pertes humaines furent très importantes, quoique inconnues.

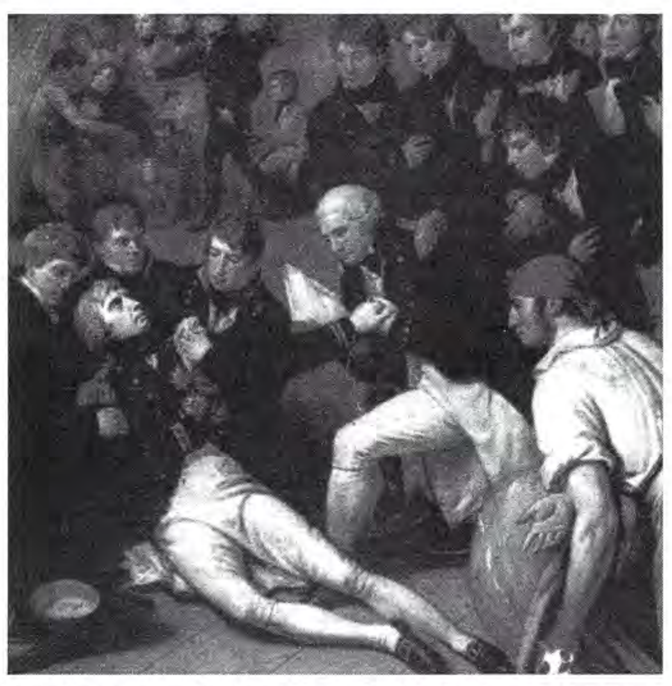
Conséquence de cette défaite franco-espagnole: Tout danger d'une invasion française de l'Angleterre était définitivement écarté. Napoléon était en Autriche lorsqu'il apprit la défaite de sa flotte à Trafalgar. Il entra dans une colère mémorable.

[13] Qui était, d'ailleurs, une prise anglaise, comme nous l'avons déjà mentionné.



Certains racontèrent qu'il parla d'imiter pour ses amiraux la conduite de l'Angleterre envers l'amiral Byng : la Cour martiale et la mort. L'amiral Villeneuve resta prisonnier en Angleterre jusqu'en avril 1806, date à laquelle il commit l'erreur de revenir en France. Il fut retrouvé le 21 avril 1806 à Rennes dans sa chambre d'hôtel, percé de plusieurs coups de couteau. Curieusement, malgré la multiplicité de coups mortels, la police impériale eut le front de parler de suicide. Napoléon avait refusé de lui accorder une audience.

SOURCES ET LECTURES : ◆*Les Marins de la République. Le Vengeur et les droits de l'homme. La Loire et la Bayonnaise. Le treize Prairial; Aboukir et Trafalgar*, H, Moulin, Paris, 1882. ◆*Trafalgar : The Nelson Touch*, David Howarth, Moreton-in-Marsh, Windrush Press, 1997. ◆*Trafalgar : Countdown to Battle, 1803-1805*, Alan Schom, New York, Atheneum, 1990. ◆*Ulm, Trafalgar, Austerlitz*, Jean Thiry, Paris, Berger-Levrault, 1962. ◆*A Form of Prayer and Thanksgiving to Almighty God ; to be used in all Churches and Chapels [...] on Thursday the Fifth Day of December 1805, being the Day appointed [...] for a General Thanksgiving to Almighty God, for the late signal and important Victory obtained by His Majesty's Ships of War, under the Command of the late Vice Admiral Lord Viscount Nelson, over the combined Fleets of France and Spain*, Éditions George Eyre & Andrew Strahan, Londres, 1805.



Agonie de Nelson, atteint par un tireur français retranché dans la mâture. Son corps sera conservé dans un tonneau de rhum jusqu'en Angleterre et son vaisseau, entièrement réparé, deviendra un musée flottant.
Bibliothèque de l'Université Laval

Cardinaux. *Bataille navale des*

Autres noms: Battle of Quiberon Bay; Bataille de Conflans.

Date de l'action: 20 novembre 1759.

Localisation: Dans la baie de Quiberon, Bretagne, France. Coordonnées géographiques: 47° 29' de latitude Nord et 03° 07' de longitude Ouest.

Conflit: Guerre de Sept Ans [1756-1763].

Contexte: L'amiral Hawke bloqua Brest de mai à novembre 1759 afin d'empêcher l'escadre de Brest de sortir et de rejoindre celle de Toulon dans le but, croyait-il, d'envahir l'Angleterre.

Chefs en présence ◆**Anglais**: amiral Lord Edgard Hawke. ◆**Français**: vice-amiral et maréchal de Conflans[1].

Effectifs engagés ◆

MARINE ROYALE	ROYAL NAVY
Nom	**Nom**
1. Le FORMIDABLE	1. The MAISTONE
2. Le HÉROS [74 canons]	2. The ROCHESTER
3. Le JUSTE [70 canons]	3. The MAGNANIME
4. Le SOLEIL-ROYAL	4. The COVENTRY
5. Le TONNANT	5. The CHATHAM
6. Le DAUPHIN ROYAL	6. The PORTLAND
7. L'ORIENT	7. The FALKLAND
8. Le SOLITAIRE	8. The MINERVA
9. Le MAGNIFIQUE [74 canons]	9. The VENGEANCE
10. Le SUPERBE [70 canons]	10. The VENUS
11. Le NORTHUMBERLAND [prise anglaise]	11. The FORMIDABLE
12. Le BIZARRE	12. The RESOLUTION
13. Le MAGNIFIQUE	13. The ESSEX
14. L'INTRÉPIDE	14. The DORSETSHIRE [70], capitaine Denis
15. L'ÉVEILLÉ	15. The REVENGE
16. L'INFLEXIBLE	16. The DEFIANCE
17. Le GLORIEUX	17. The SWIFTSURE

[1] Le comte Hubert de Brienne-Conflans, 1690-1777, cumula les charges de maréchal de France et de vice-amiral. On pensait à l'époque qu'un maréchal de France ne pouvait être qu'un bon amiral.



Stratégie ou tactique: Bizarre tactique qui consistait pour Conflans [18 navires] à s'enfermer dans une baie, pensant que son exiguïté empêcherait les Anglais [30 navires] de s'y aventurer; mais finalement, l'escadre française y fut prise dans une nasse. Conflans avait 69 ans et son adversaire Hawke en comptait 15 de moins. Cela se sentit dans leurs tactiques respectives. L'avant-garde [sept vaisseaux] était commandée par le chef d'escadre de Beaufrémont sur Le TONNANT, le Corps de bataille [sept vaisseaux aussi] par le maréchal de Conflans sur Le SOLEIL-ROYAL, secondé par le chef d'escadre de Guébriant de Budes à bord de L'ORIENT ; l'arrière-garde [sept vaisseaux] était sous les ordres de Saint-André-du-Verger à bord du FORMIDABLE. Dans le lointain, quelques frégates anglaises les surveillaient.

Résumé de l'action: Peu avant midi, le 14 novembre 1759, l'escadre de Brest appareilla. Faute de marins, Conflans avait emprunté 3 000 ou 4 000 hommes à l'armée de terre pour achever l'armement de ses 18 vaisseaux de ligne[2].

Le 19, vers 23 h, le vent étant favorable, l'escadre française mit le cap à l'Est pour se présenter le lendemain devant le Morbihan. En effet, les 17 000 hommes du duc d'Aiguillon attendaient dans le Morbihan l'arrivée des transports.

À l'aube du 20, alors que les Français se trouvaient encore à 140 km de Belle-Isle, des voiles furent signalées par l'avant. Conflans pensa d'abord n'avoir affaire qu'à la division du commodore Duff qui bloquait Quiberon : « Chasse générale ! » Mais Duff battit en retraite en directions de plusieurs autres voiles.

À 9 h 30, 23 vaisseaux de ligne se joignirent aux 7 de Duff et se ruèrent vent arrière sur les 18 vaisseaux français. Hawke en avait donc 30 contre 18 pour les Français.

Le temps se gâtait aussi. À ce moment, l'escadre française se trouvait à 15 milles marins à l'ouest de Belle-Isle. Conflans pensa qu'en doublant l'île et les écueils des Cardinaux qui prolongent la chaussée de Hoëdic et de Houat, il allait se trouver dans une petite baie où la navigation serait difficile et où les Anglais ne le suivraient peut-être pas avec leurs 30 navires. Mais il en fallait plus pour arrêter l'audacieux Hawkes. Il donna l'ordre à son escadre de s'y engager.

Le combat commença vers 14 h 30, par le travers des Cardinaux, avec la division d'arrière-garde [du Verger] déjà secouée par la grosse mer. L'arrière-garde française fut accablée sous le nombre.

Puis les Anglais remontèrent la ligne française et ce fut la mêlée générale. Le MAGNIFIQUE [Bigot de Moroges] se battit pendant une heure contre trois navires anglais. Lorsqu'un quatrième lui passa sous le vent, Le MAGNIFIQUE ouvrit

[2] On peut imaginer que ces « matelots » inexpérimentés firent de piteux marins.



ses sabords inférieurs afin d'utiliser sa batterie basse ; mais il embarqua alors tant d'eau qu'il dut s'écarter de l'action pour écoper. Le SUPERBE eut moins de chance en faisant la même manœuvre. Après une heure de combat, il tenta lui aussi d'ouvrir ses sabords inférieurs sous le vent afin d'utiliser son artillerie basse. Il embarqua tant d'eau qu'il chavira sous voile. Le HÉROS [Sausay], qui arrivait au secours du MAGNIFIQUE, se retrouva seul face à ses assaillants. Il perdit plusieurs mâts et fut rapidement transformé en épave combattante. Il continua pourtant de se battre désespérément contre ses assaillants durant deux heures et finit par amener son pavillon. Mais alors que les Anglais se préparaient à l'amariner, il fut secouru par quatre navires français. Incapable de manœuvrer, il mouilla sur place pour la nuit.

Quant au FORMIDABLE, le chef de l'arrière-garde, il vola au secours de ses coéquipiers, mais finit par rester seul contre tous et succomba sous le nombre à 17 h. Il tomba entre les mains du RESOLUTION.

Paradoxalement, durant la première heure de combat, Conflans, à bord de son navire-amiral[3], navigua en tête de la ligne française et poursuivit avec une splendide indifférence sa route vers le fond de la baie *sans se soucier le moindrement de son arrière-garde*. Finalement, vers 15 h 30, sa division d'avant-garde [Le SOLEIL-ROYAL, L'ORIENT, Le TONNANT, L'INTRÉPIDE et Le THÉSÉE] se décida à faire demi-tour pour prêter main-forte à l'arrière-garde. Demi-tour qui occasionna un autre chavirement, Le THÉSÉE [Kersaint] ayant viré sans fermer les sabords de sa batterie basse.

Cet apport toutefois mit un frein à l'attaque anglaise. Vers 17 h 15, la bataille prit fin aux abords de l'île Dumet. La nuit tombait.



Marins français aux XIX[e] et XX[e] siècles
in Larousse Universel en 2 volumes – Vol. I – @ Archives Larousse

[3] Le navire-amiral SOLEIL-ROYAL.



Trois vaisseaux français avaient été perdus, dont deux par fausses manœuvres [chavirement]. L'épave du HÉROS, échouée et pleine d'eau, fut incendiée par les Anglais. Le JUSTE alla s'échouer à l'embouchure de la Loire, Le SOLEIL-ROYAL près du Croisic où Conflans ordonna de l'incendier. Le TONNANT, Le DAUPHIN-ROYAL, L'ORIENT, Le SOLITAIRE, Le NORTHUMBERLAND[4], Le BIZARRE, Le MAGNIFIQUE et L'INTRÉPIDE rallièrent la rade de l'île d'Aix. Quant à L'ÉVEILLÉ, L'INFLEXIBLE, Le GLORIEUX, Le ROBUSTE, Le BRILLANT, Le DRAGON et Le SPHINX, ils réussirent à sortir du piège et à gagner l'embouchure de la Vilaine en compagnie des frégates.

Les Anglais, quant à eux, perdirent deux vaisseaux échoués sur les rochers du Four[5].

Pertes ◆**Royal Navy**: deux vaisseaux. ◆**Marine royale**: trois vaisseaux.

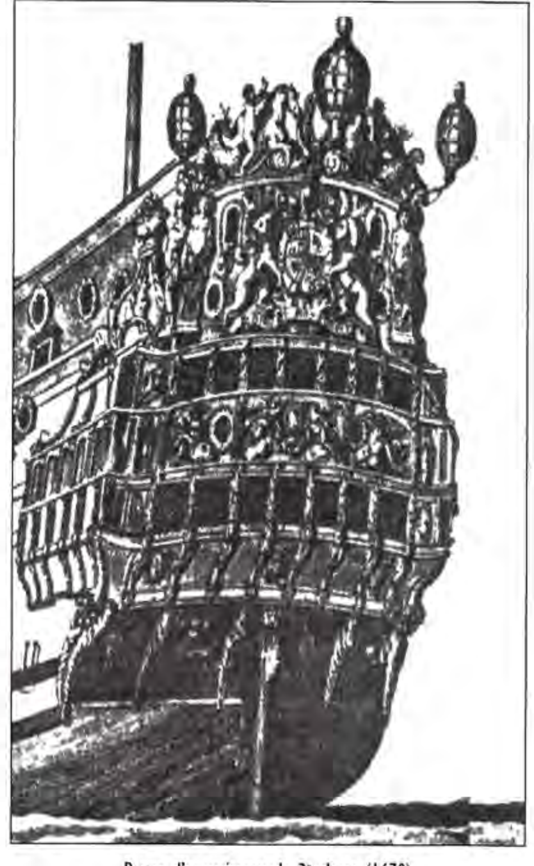
Conséquence de cette défaite française: L'Angleterre garda la maîtrise des mers durant 15 ans, jusqu'à la Bataille de la baie de Chesapeake.

SOURCES ET LECTURES : ◆*Quiberon Bay. The Campaign in Home Waters, 1759*, Geoffrey Jules Marcus, Hollis & Carter, Londres, 1960. ◆*The Life of Edward, Lord Hawke [...] With some account of the origin of the English wars in the reign of George the Second, and the state of the Royal Navy at that period*, Montagu Burrows, W. H. Allen & Co., Londres, 1896. ◆*Petite histoire des grands vaisseaux du XVIIIe siècle*, Loïc Du Rostu, A.R.H.I.M.S., Saint-Gilles-Croix-de-Vie, 1984. ◆*Le combat des Cardinaux : 20 novembre 1759, baie de Quiberon et rade du Croisic*, Pierre de La Condamine, l'Esprit large-Éditions Alizés, La Turballe, 2000. ◆*France-Angleterre : le grand corps-à-corps maritime*, Pierre de La Condamine, France-Empire, Paris, 1987. ◆*The Hawke Papers : a Selection, 1743-1771*, Edward Hawke (1705-1781 ; baron), publié par Ruddock F. Mackay, Scolar Press, for the Navy Records Society, Aldershot [G.B.], 1990.

4. Une prise anglaise.
5. Et The RESOLUTION fut démâté.



Chef-de-Baye. *Bataille navale de*


Poupe d'un vaisseau de 2e classe (1670)
Bibliothèque nationale de France

Autre nom: Siège de La Rochelle.

Date de l'action: 28 septembre – 25 octobre 1628.

Conflit: Guerre de Trente Ans [1618-1648]. Guerre civile en France. Les guerres de Religion sont terminées depuis l'Édit de Nantes, mais des conflits politico-religieux persistent en France, avec l'appui de l'Angleterre qui a déclaré la guerre à la France en 1627.

Contexte: Une tentative de siège de la forteresse de Saint-Martin-de-l'Île-de-Ré, en 1627, provoqua l'intervention en leur faveur des Rochelais; en conséquence, le long et terrible siège de La Rochelle fut entrepris par l'armée royale de France. Une flotte anglo-huguenote de secours arriva le 11 mai 1628, mais une digue avait été construite par le cardinal de Richelieu afin d'empêcher tout secours étranger.

Chefs en présence ◆**Royal Navy**: Lord Morton, Montjoy et l'amiral Robert Lindsey.

Effectifs engagés ◆**Royal Navy**: au total 150 navires, des brûlots, des pétards flottants, trois vaisseaux-mines, portant chacun 1 000 livres de poudre, étaient destinés à faire sauter les estacades et à renverser la digue de Richelieu; le tout avec un corps de débarquement de 11 bataillons d'infanterie anglaise: 6 000 soldats

Stratégie ou tactique: Les Anglais avaient des *bateaux-mines* chargés de poudre et de pierre destinés à faire sauter la digue, des *brûlots* pour incendier la flotte française de blocus. Ils essayèrent aussi des *pétards* de fer blanc montés sur de petits radeaux de bois. Un ressort devait provoquer l'explosion dès l'abordage d'un navire, mais ils furent tous ramassés, inoffensifs, par les Français. Un seul explosa... sans mal. À noter aussi *l'écran de fumée* anglais créé par la mise à feu de bateaux de fumier! Il faut signaler que la méfiance régnait entre officiers anglais; les uns accusant les autres de lâcheté et de vouloir éviter les dangers de la bataille. Ces conflits internes semblent être une des conséquences de leur désastreuse retraite



de l'île de Ré et une des causes de ce nouvel échec. Par peur du favoritisme, personne ne voulut s'approcher et, en conséquence, les salves de la Royal Navy ne purent atteindre les Français.

Construite à l'extrémité d'un chenal orienté du Sud-Ouest au Nord-Est, d'une largeur moyenne de 1 500 m et de plus d'une lieue de longueur, la place de La Rochelle pouvait être ravitaillée et secourue par mer. La première enceinte, garnie de tours médiévales semi-circulaires, de donjons crénelés, de 5 portes bien remparées, était entourée d'un large fossé alimenté par la mer, flanqué de bastions plus modernes à oreillons, et de ravelins, doublés eux-mêmes de fossés; le tout protégé de glacis et de chemins couverts. La ville du Moyen Âge[1] et de la Renaissance ainsi que le port de guerre y étaient enserrés. La muraille s'appuyait au chenal, sur un front de 1 200 m; au milieu s'ouvrait *la Porte de Mer*, barrée par une chaîne de fer et flanquée de deux grosses tours. Deux fortins bastionnés couvraient, à l'Est, la porte Saint-Nicolas, à l'Ouest, la porte des Deux-Moulins. L'enceinte était un trapèze de 4 km, dont le côté est se creusait en courtine. En avant de cette courtine, et sur une longueur de 1 300 m, un front bastionné formait, entre les portes Saint-Nicolas et de Congne, une seconde enceinte qui couvrait la ville neuve, en ménageant de vastes places d'armes pour le rassemblement et les exercices des 30 000 bourgeois, soldats ou matelots, prêts à mourir pour leur religion et leur indépendance. Le promontoire de Chef-de-Baie donnait accès au chenal, au Sud-Ouest, et à la haute mer. La *Pointe de Coureuil*[2] lui faisait face à l'extrémité de l'autre rive.

Résumé de l'action: Le 28 septembre, la flotte anglaise de secours arriva enfin en vue de la ville dans laquelle la population mourait d'inanition. La Royal Navy débouchait du Pertuis Breton et du Pertuis d'Antioche. Toutes les cloches de La Rochelle carillonnaient la joie du peuple de confession protestante.

Au total, 150 navires de guerre anglais cernaient, le 1er octobre, l'escadre française de blocus en un vaste arc de Coureuil [ou Coureilles] à Chef-de-Baye. De part et d'autre, la nuit se passa en préparatifs fébriles pour la bataille.

Stimulés par le fanatisme religieux, des volontaires français [catholiques] arrivaient de toutes parts. Quand le roi de France voulut dépêcher un courrier à Paris, il fut obligé d'envoyer un de ses aumôniers, *car personne ne voulait manquer l'action qui promettait d'être des plus sanglantes.* Des carrosses de dames affluaient pour assister au spectacle grandiose de la bataille[3]. Les soldats français affectés à la garde des vaisseaux[4] reprenaient leur place à bord. Pour parer à une tentative de

1 Tours semi-circulaires et courtines.

2 Aujourd'hui **Pointe des Minimes**, à cause du couvent qui y fut construit après le siège.

3 On revenait à l'ambiance des **Jeux de Rome**. Mais ce n'était plus pour voir des chrétiens tués par des lions, mais plutôt des chrétiens qui s'entretuaient au nom de Jésus-Christ!

4 Il s'agit des nombreux vaisseaux qui avaient été coulés ou enchaînés pour doubler la digue de Richelieu. La flotte française formait une troisième rangée de vaisseaux en arc de cercle. C'était ces vaisseaux que les Anglais se proposaient d'assaillir.



débarquement anglais, toutes les troupes avaient pris position sur la côte : à *Chef-de-Baye,* avec le roi, à *Coureuil* avec le duc d'Angoulème et le maréchal de Schomberg. La cavalerie de La Trémoïlle et du comte d'Alais était prête partout à soutenir l'infanterie. Tous les acteurs étaient en place ; les spectateurs et les metteurs en scène aussi ; la tragédie pouvait commencer.

Le 1er octobre, à l'aube, toute la flotte anglo-huguenote fit entendre une bordée générale. Les batteries terrestres leur répondirent par une salve. Vers midi, avec la marée montante, Lindsey avait fait le projet de commencer l'assaut. Mais le calme plat le cloua de nouveau sur place, ce jour-là et le lendemain aussi.

Plan de Lindsey : Ce plan offensif partait du principe qu'on ne pouvait pas s'attaquer à la digue avant d'avoir vaincu la flotte française qui la couvrait. Il préconisait donc que des unités anglaises à faible tirant d'eau commencent le combat en assaillant l'escadre française stationnée à Chef-de-Baye. Des brûlots seraient dirigés vers cette escadre [française]. Un vaisseau de guerre attaquerait la Pointe de Coureuil et un autre la Pointe de Chef-de-Baye afin de tenir occupées les batteries côtières françaises. Toutes les autres unités de la Royal Navy *devaient demeurer en réserve tactique.* Mais cette dernière décision provoqua des murmures de la part des officiers qui devaient participer à l'action : les capitaines anglais exigeaient que personne ne restât en arrière. Pas de favoritisme ; tout le monde à la même distance des Français. Les temps avaient bien changé depuis la guerre de Cent Ans, époque durant laquelle les rois de France ne pouvaient constituer de *réserve tactique,* car rester en arrière constituait une lâcheté grave. Aujourd'hui, tout le monde voulait y rester.

Le 3 octobre, donc, à l'aube, les Anglais virèrent vers l'île d'Aix puis se portèrent sur l'escadre française déployée en bataille le long du promontoire de Chef-de-Baye. À cause de la querelle qui avait éclaté durant le Conseil de guerre, au cours duquel on avait taxé l'amiral Lindsey de favoritisme vis-à-vis de ceux qu'il voulait garder en réserve au début du combat, l'amiral décida de se laver de tout soupçon et de donner l'exemple. À bord du SAINT-GEORGE, il navigua en tête jusqu'à ce que son tirant d'eau soit insuffisant et qu'il soit obligé d'immobiliser son bâtiment. La canonnade commença. *C'est alors que les vaisseaux plus petits et de plus faible tirant d'eau, lesquels pour cette raison auraient pu se porter plus en avant, s'arrêtèrent eux aussi et refusèrent d'aller plus loin ; si bien que, tirant de trop loin, ils gaspillèrent leurs munitions qui tombèrent court !* Au-dessus, la grande batterie d'artillerie de Chef-de-Baye [40 pièces], commandée par le roi de France



Canon de siège allemand (début du XVIe siècle)
Bibliothèque de l'Université Laval



en personne, se mit à écraser la flotte anglaise sous un déluge de fer. Bientôt, elle fut contrainte de retraiter.

Plusieurs unités de l'armée française s'étaient rangées en bataille en prévision d'un débarquement anglais à Chef-de-Baye comme à Coureuil. L'infanterie s'était formée en carrés hérissés, au centre d'une forêt de piques ; les cavaliers en pelotons serrés. Les tambours battaient. Entre les deux flottes, des brûlots anglais mal dirigés brûlaient inutilement. Des chaloupes françaises allèrent les remorquer jusqu'à la côte. Plusieurs navires anglais subirent des avaries, un fut même désemparé.

Le 4 octobre, le combat recommença. Mais malgré les admonestations de l'amiral anglais, qui avait menacé de mort ses capitaines récalcitrants, ses navires tirèrent *tous sans exception* dans l'eau, étant trop loin des côtes. Les Anglais envoyèrent dans le vent sept bateaux de fumier en feu qui dégagèrent un formidable écran de fumée ; mais – plus soucieux de justice distributive que de discipline –, ils ne profitèrent pas de l'écran pour attaquer !

Les jours suivants, le mauvais temps obligea la flotte de la Royal Navy à prendre le large. Lindsey ouvrit même des négociations avec le roi de France qui aboutirent à une longue trêve. Puis dans la nuit du 21 octobre, les vents étant favorables, 4 brûlots lancés par les Français à travers l'escadre de la Royal Navy obligèrent plusieurs navires à décrocher en coupant leurs câbles.

Le 25 octobre, au grand désespoir des Huguenots de La Rochelle qui mouraient de faim, l'escadre anglaise appareilla pour l'Angleterre sans avoir véritablement ébréché le blocus des Français. Dans leur décrochage, ils abandonnèrent quelques flûtes[5].

Pertes ◆**Français** : une cinquantaine de tués. ◆**Royal Navy** : Probablement 400 ou 500 à cause du bombardement par la grande batterie royale de Chef-de-Baye. Lord Lindsey perdit 20 vaisseaux dans les combats des 3 et 4 octobre. ◆Des 500 ou 600 soldats anglais laissés par Buckingham dans la ville de La Rochelle après ce nouveau décrochage des Anglais, il ne restait lors de la capitulation que 62 soldats squelettiques mais vivants. Ces 62 hommes furent rapatriés en Angleterre par la Marine royale.

Conséquence de cet échec anglais : Espoirs déçus pour les calvinistes français qui avaient été entraînés dans la rébellion par l'initiative des Anglais[6]. La ville capitula le 28 octobre. Sur une population rochelaise de 28 000 habitants, 23 000 – qui ne reçurent pas leur juste part de vivres – moururent de faim ou de la guerre.

---

5 Flûte, n.f., du néerlandais *Fluit*. Bâtiment de guerre utilisé comme transport logistique. Pour cela, la plus grande partie de l'artillerie était débarquée – au moins les batteries basses – et les sabords inférieurs condamnés afin de pouvoir augmenter la charge utile.

6 Voir Saint-Martin, 1627, *supra*.



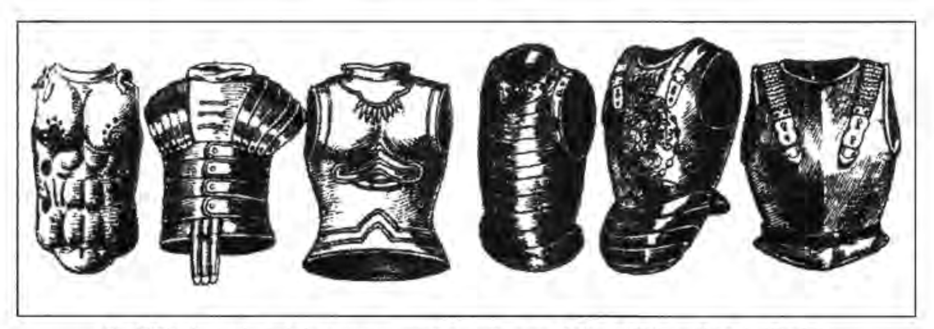
Louis XIII accorda l'amnistie aux 5 000 survivants qui, au fond, avaient été privilégiés en ayant accès jusqu'à la fin aux vivres qui restaient.

En Angleterre, cet échec, provoqué par le sabotage des *Têtes Rondes*, entraîna une perte de pouvoir du roi qui dut se résigner à sanctionner *la Pétition des Droits.* Le conflit entre Charles Ier et le Parlement durait depuis fort longtemps. Son premier parlement avait refusé de voter les fonds pour faire la guerre ; il l'avait dissous. Le favori du roi, le duc de Buckingham, décida donc de financer lui-même les opérations militaires contre l'Espagne.

Le dernier Parlement, convoqué par le roi pour financer la guerre, se contenta de demander la révocation du favori détesté, avant d'être dissous à son tour.

En 1628, le troisième Parlement rédigea la *Pétition des Droits* qui exigeait [1] que le roi ne lève aucun impôt sans l'aval du Parlement, [2] qu'il n'emprisonne pas les citoyens sans en donner la raison, [3] qu'il ne loge plus les soldats chez les particuliers [par *billets de logement* permanents], et [4] qu'il n'utilise plus *la Loi martiale* contre les civils.

Charles Ier signa enfin et put ainsi recevoir ses crédits pour financer la guerre « religieuse » contre l'Espagne et la France[7].



CUIRASSES ; de gauche à droite : grecque, romaine, gauloise, en 1580, en 1650, au début du XXe siècle
in Larousse Universel en 2 volumes – Vol. I – @ Archives Larousse

SOURCES ET LECTURES : ◆*Journal des assiégés de La Rochelle, 1627-1628*, présenté et commenté par Pierre Villemain, Éditions de Paris, Paris. ◆*Harangue prononcée devant la Sérénissime Seigneurerie de Venise, et l'Ambassadeur du Roy, sur l'heureux succez des armes de sa Majesté* [à La Rochelle], Remond Vidal ; traduite d'Italien en François par le sieur [B. Milet] de Marcilly, Édition Jean Martin, Paris, 1629. ◆*Jean Guiton et le siège de La Rochelle*, Pierre Blanchon, A. Foucher, La Rochelle, 1911. ◆*Histoire de La Rochelle*, Marcel Delafosse, Privat, Toulouse, 1985.

7 Quant à Buckingham, il fut tout simplement assassiné par des jaloux ; ce fut un officier de la Royal Navy qui se prêta à l'exécution de ce crime.

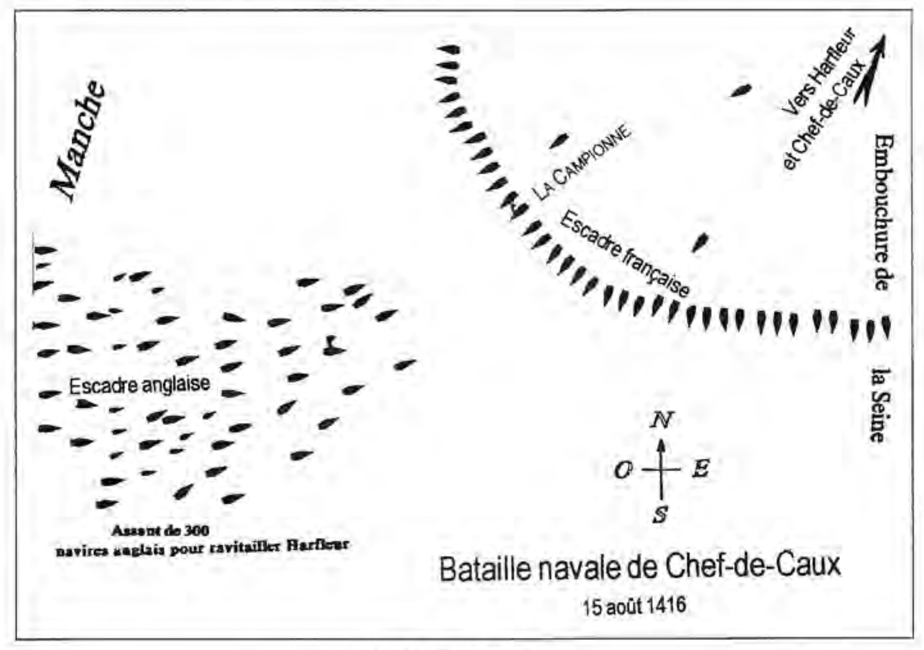


Le Chef-de-Caux. *Bataille navale de*

Date de l'action: 15 août 1416.

Localisation: Aujourd'hui Sainte-Adresse, Normandie, France. Coordonnées géographiques: 49° 30' de latitude Nord et 00° 05' de longitude Est.

Conflit: Guerre de Cent Ans, 1337-1453.



Collection privée de l'auteur

Contexte: Dans le but de ravitailler Harfleur, place-forte anglaise assiégée par les Français, une flotte anglaise apparut à l'embouchure de la Seine dans la soirée du 14 août. Une escadre mercenaire espagnole et génoise couvrait Harfleur.

Chefs en présence ◆**Anglais**: le duc de Bedford, frère du roi d'Angleterre Henri V, commandait l'expédition de secours avec Hungerford comme amiral. ◆**Français**: Guillaume II de Narbonne.

Effectifs engagés ◆**Anglais**: 300 navires montés par 15 000 combattants. La garnison anglaise de Harfleur n'intervint pas. ◆**Français**: 38 bâtiments loués aux Espagnols et aux Génois étaient montés par des équipages mercenaires complétés par des Français.

Résumé de l'action: La nuit avant la bataille, les Basques espagnols, qui avaient des navires trop petits et trop faiblement armés, décidèrent de décrocher et de



s'esquiver sans avertir qui que ce fût. D'autres affirmèrent que les Basques ne partirent qu'après la défaite de la première ligne. De fait, les caraques génoises assurèrent l'essentiel du combat.

Le 15 au matin, Guillaume II de Narbonne lança l'ordre d'avancer de front et en masse. La flotte anglaise arrivait déployée, trompettes sonnantes, troupes en armures, sûre d'une victoire facile. La bataille eut lieu en face du Chef-de-Caux, vers 9 h. Les navires français furent enveloppés de toutes parts, écrasés sous le nombre. Guillaume de Narbonne avait déployé sa marque sur la caraque CAMPIONNE. Les arbalétriers abattaient les Anglais qui grimpaient dans les mâts pour se lancer à l'abordage. Des projectiles divers et des corps tombaient lourdement sur le pont des navires anglais, plus bas que les caraques génoises. Le combat fut acharné et en suspens pendant sept heures entières. Mais les munitions des Français s'épuisaient et 700 de leurs chevaliers et écuyers étaient déjà hors de combat. La hourque flamande avait sombré. Guillaume de Narbonne donna l'ordre de retraite. Trois caraques restèrent aux mains des Anglais qui massacrèrent les équipages ainsi que les troupes françaises embarquées. Les autres survivants, fort mal en point, réussirent à décrocher et à gagner Honfleur.

Pertes ◆Les Français perdirent 3 caraques génoises, une hourque flamande, 4 baleinières capturées ou détruites par les Anglais.
Les pertes humaines se chiffrèrent à 1 500 tués ou blessés et 400 prisonniers. ◆Le duc de Bedford évalua ses propres pertes à « une centaine d'hommes seulement ». Ce qui semble invraisemblable après plus de sept heures de combat au corps à corps[1].



Bricole, pièce de siège du Moyen Âge *in* Larousse Universel en 2 volumes – Vol. I – @ Archives Larousse

Conséquence de cette défaite française : Harfleur put être ravitaillée par les Anglais qui retournèrent immédiatement à Southampton. La défense des Français avait été si vigoureuse qu'en Flandre, on crut à leur succès.

Une trêve fut conclue le 9 octobre 1416. Elle laissa les deux belligérants reprendre leur souffle jusqu'au 14 février 1417.

SOURCES ET LECTURES : ◆*Histoire du Chef de Caux et de Sainte-Adresse*, Alphonse Martin, Imprimerie de F. Durand, Fécamp, 1881. ◆*Histoire de la ville d'Harfleur...*, Ernest Dumont et Alfred Léger, G. Monfort, Saint-Pierre-de-Salerne, 1981.

[1] Peut-être ne comptait-il que les nobles tués.



Le Chef-de-Caux. *Combat naval*

Date de l'action: 3 juillet 1545.

Localisation: Au Moyen Âge, place située à l'embouchure de la Seine, Normandie, France [aujourd'hui Sainte-Adresse]. Coordonnées géographiques: 49°30' de latitude Nord et 00°05' de longitude Est.

Conflit: Les hostilités entre la France et l'Empire de Charles Quint marquaient momentanément le pas. Participation française à la guerre de l'indépendance de l'Écosse.

Contexte: Le 29 mai 1522, donc, Henri VIII d'Angleterre avait déclaré la guerre à la France parce que, d'une part, il désirait reconquérir la Normandie et la Guyenne et, d'autre part, châtier François Ier de France qui aidait l'Écosse dans sa guerre de l'indépendance par rapport à l'Angleterre. Le Traité de Rouen du 26 août 1517, entre la France et l'Écosse, obligeait la France à fournir 2200 soldats à ce pays. En 1542, Marie Stuart était devenue reine d'Écosse par la mort de son père, Jacques V. Les convois entre la France et l'Écosse étaient donc l'objet de tentatives d'interception de la part des escadres anglaises. En juillet 1545, le lieutenant-général français Montgomery de Lorges quitta Brest pour l'Écosse avec un Corps expéditionnaire de 3000 hommes et de 500 chevaux. Il contourna le cap Land's End anglais[1] pour aller débarquer à Dumbarton [Écosse], le 3 juillet 1545. Au terme du nouvel accord franco-écossais du 15 décembre 1543, les Écossais reprenaient les hostilités avec une armée de 28000 hommes.

Effectifs engagés ◆**Anglais**: 64 navires. ◆**Français**: 3000 hommes et 500 chevaux.

Stratégie ou tactique: Assaut de masse sur la ligne anglaise des galères franco-génoises, plus maniables grâce à leurs rames.

Résumé de l'action: À Chef-de-Caux, le 3 juillet 1545, 64 navires anglais furent assaillis par les galères et les navires franco-génois [Pierre Strozzi][2] qui les chargèrent deux ou trois fois. Puis une tempête se leva et les Anglais prirent le large, poursuivis par deux galères qui gardèrent ainsi le contact.

Pertes ◆Inconnues.

Conséquence de cette défaite anglaise: Chef-de-Caux fut débloqué.

1. Le Finistère anglais ; traduction exacte.
2. Pierre [Piero] Strozzi, maréchal de France, servit François Ier. Il fut tué au siège de Thionville. Les Strozzi étaient membres d'une riche famille de banquiers florentins qui fournit des poètes, des hommes d'état et de guerre.



SOURCES ET LECTURES : ◆ *Vita e gesta di Piero Strozzi fiorentino, maresciallo di Francia, scritta sui documenti originali*, per Francesco Trucchi..., Firenze, 1847. ◆ *British Battles on Land and Sea*, James Grant, of the 62nd Regiment, 3 vol., Londres, 1873. ◆ *Galères et galériens*, Bernard Briais, Éditions l'Ancre de Marine, Saint-Malo, 1995. ◆ *Les galériens, vies et destins de 60 000 forçats sur les galères de France, 1680-1748*, André Zysberg, Éditions du Seuil, Paris, 1991.



Espingole
in Larousse Universel en 2 volumes – Vol. I – @ Archives Larousse

Cherbourg. *Combat naval de*


Armure de Bayard (XVI[e] siècle)
in Larousse Universel en 2 volumes –
Vol. I – @ Archives Larousse

Date de l'action : 22 juillet 1543.

Localisation : Péninsule du Cotentin, France. Coordonnées géographiques : 49° 39' de latitude Nord et 01° 39' de longitude Ouest.

Conflit : Guerre entre la France et l'Empire[1]. Guerre de l'indépendance de l'Écosse.

Contexte : Les convois entre la France et l'Écosse étaient l'objet d'attaques de la part des escadres anglaises. Une escadre anglaise reçut l'ordre d'attaquer Cherbourg et de raser la ville en guise de représailles pour la défaite anglaise d'Oxfordness du 6 juillet 1543.

Effectifs engagés ◆Inconnus.

Stratégie ou tactique : Le combat eut lieu au canon exclusivement, les vaisseaux servant de batteries flottantes.

Résumé de l'action : Lorsque l'escadre anglaise parut, deux navires de guerre français, qui se trouvaient là, attaquèrent l'escadre anglaise beaucoup plus nombreuse. Devant l'agression, les Anglais tinrent bon, mais un des capitaines français fut tué et son navire commença alors à montrer des signes d'hésitation. À ce moment, deux navires de Barfleur, l'un commandé par le sieur du Tourp et l'autre par des gentilhommes du Val de Saire, accoururent à l'aide. À coups de canons, les Barfleurais coulèrent The GRAND-MARTIN de Londres. Alors, les autres navires de l'escadre anglaise décrochèrent, laissant 80 prisonniers entre les mains des Français, dont un lord et le pilote de l'expédition, un Français qui fut immédiatement mis à mort pour haute-trahison.

---

1 De Charles Quint.



Pertes ◆Les Anglais perdirent un vaisseau et ses 80 membres d'équipage survivants.

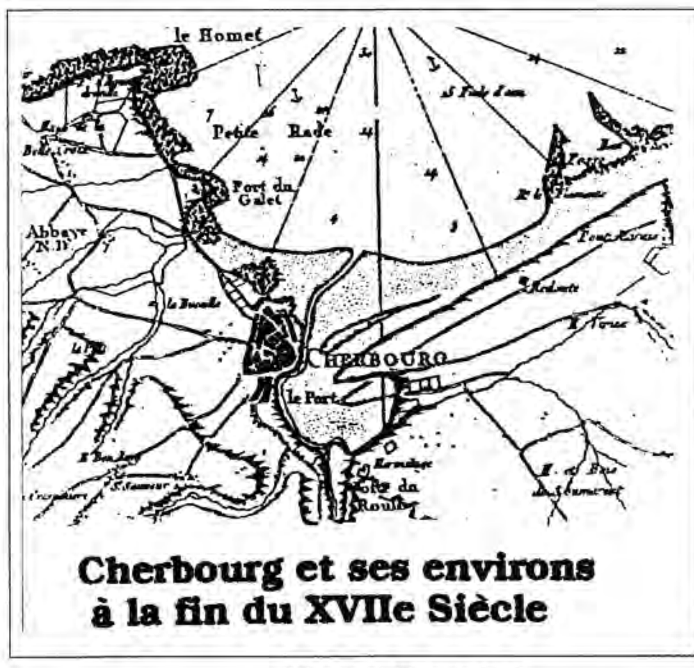
Conséquence de cette défaite anglaise : L'attaque contre Cherbourg avait avorté.

SOURCES ET LECTURES : ◆*La délivrance de Cherbourg et du Clos du Cotentin à la fin de la guerre de Cent Ans*, André Plaisse, La Presse de la Manche, Cherbourg, 1889. ◆*Histoire de Cherbourg*, d'après les notes recueillies par E. Avoine, Cherbourg, Impr. de A. Périgault, 1927. ◆*La rade et le port militaire de Cherbourg*. Documents tirés des archives du château d'Harcourt, C. Hippeau, Caen, Impr. de Goussiaume de Laporte, 1864. ◆*Cherbourg pendant la guerre de Cent Ans, de 1354 à 1450*, Madeleine de Masson d'Autume, Cherbourg, Société nationale académique, 1948.

Cherbourg. *Combat naval de*

Date de l'action: 21 juin 1628.

Localisation: Port français de la Manche, à 110 km au nord-ouest de Caen. Coordonnées géographiques : 49° 39' de latitude Nord et 01° 39' de longitude Ouest.



Bibliothèque de l'Université Laval

Conflit: Guerre de Trente Ans [1618-1648]. Guerre civile en France. Les guerres de Religion sont terminées, mais des conflits politico-religieux persistent en France, avec l'appui de l'Angleterre qui a déclaré la guerre à la France en 1627 pour soutenir la révolte huguenote de La Rochelle.

Contexte: Après son échec devant La Rochelle, la flotte anglaise, comprenant une soixantaine de navires, rentra en Angleterre. Le comte William Fielding de Denbigh et le vice-amiral Palmer la commandaient.

Chef en présence ◆**Marine royale** : François Le Tellier de La Luthumière

Effectifs engagés ◆**Royal Navy** : 7 navires de guerre.

Stratégie ou tactique: Canonnade d'abord puis abordage et combat au corps à corps.

Résumé de l'action: La flotte anglaise avait quitté La Rochelle le 18 mai 1628. Quelques semaines plus tard, une de ses divisions tomba sur une division française commandée par le gouverneur de Cherbourg : Le Tellier de La Luthumière. Des 7 navires de guerre de la Royal Navy, 3 furent coulés après un violent combat et les autres capturés par les Français. Aucun autre détail n'est connu sur ce combat, sinon que ce fut une canonnade suivie d'un abordage.



Pertes ◆Les Anglais perdirent une division navale entière : 3 navires coulés et 4 capturés. ◆Les pertes françaises ne sont pas connues.

Conséquence de cette défaite anglaise : Le reste du convoi de Denbigh se disloqua afin d'échapper aux Français.

SOURCES ET LECTURES : ◆*Les Ports militaires de la France : notices historiques et descriptives Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort, Toulon...*, M. de Bon, M. Eymin, M. Doneaud, M. J. Hébert, Éditions Challamel ainé ; A. Bertrand, Paris, date manquante.

Cherbourg. *Attaque de*

Date de l'action: 31 mai-1er juin 1692.

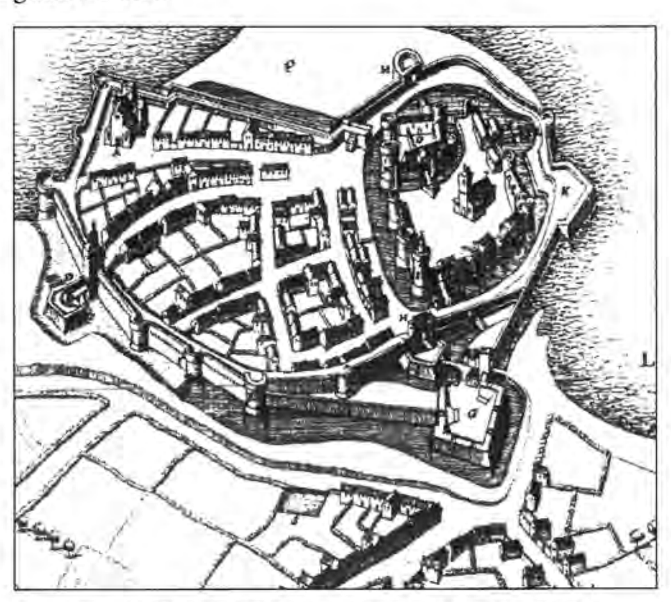
Localisation: Péninsule du Cotentin, France. Coordonnées géographiques : 49° 39' de latitude Nord et 01° 39' de longitude Ouest.

Conflit: Guerre de la Ligue d'Augsbourg, 1688-1697.

Contexte: La guerre politico-religieuse faisait rage entre le bloc protestant d'une part et la France de l'autre.

Chefs en présence ◆**Anglais**: Ralph Delawall. ◆**Français**: le capitaine Desnos commandait Le SOLEIL-ROYAL.

Effectifs engagés ◆18 vaisseaux anglais. ◆3 vaisseaux français endommagés.



Plan et fortifications de Cherbourg et ses environs à la fin du XVIIe siècle. Bibliothèque de l'Université Laval

Stratégie ou tactique: Attaque de trois navires échoués. Le moindre fort aurait facilement tenu l'escadre anglaise à l'écart. Les fortifications de Cherbourg étaient, à cette époque, inexistantes. Quatre ans plus tôt, en 1688, Vauban avait commencé à fortifier Cherbourg, mais Louvois avait fait démolir les fortifications « pour donner du chagrin à M. de Seignelay[1] ». De ce fait, lorsque cette attaque anglaise se produisit, les résultats furent catastrophiques. Le mauvais tour joué par Louvois à M. de Seignelay eut des conséquences dramatiques pour les trois équipages.

Résumé de l'action: Après Barfleur, Le SOLEIL-ROYAL, Le TRIOMPHANT et L'ADMIRABLE, quelque peu endommagés, firent voile vers Cherbourg. Lorsqu'ils apprirent qu'une forte escadre les recherchait, ils vinrent s'échouer à la côte afin de ne pas tomber entre les mains de l'ennemi. Mais l'absence de fortifications laissait ces navires seuls face aux Anglais. Quelques heures après leur échouage, Ralph Delawall attaqua les trois navires avec Le SAINT-ALBANS, Le RUBY et

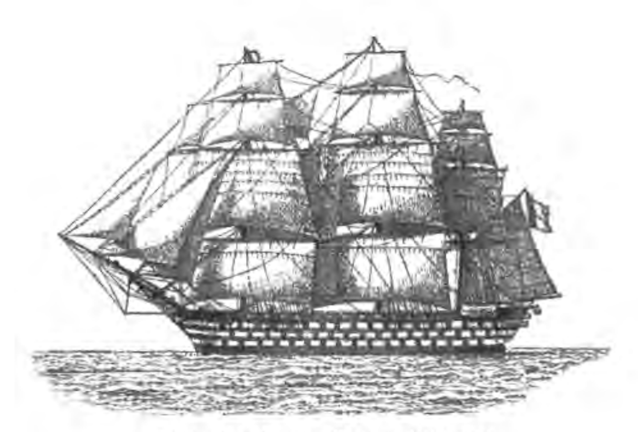
1 Cité par La Roncière, *Histoire de la Marine française*, voir *in fine.* C'est ainsi que les Grands jouaient avec le sang et l'argent des petits.

deux brûlots, soutenus à quelque distance par une quinzaine de navires. Mais la riposte de l'artillerie embarquée des trois navires français échoués repoussa rapidement les Anglais.

Le lendemain, 1er juin, l'escadre anglaise revint, mais au lieu d'attaquer directement les épaves avec de gros navires de guerre, les Anglais lancèrent des brûlots escortés de chaloupes. L'un d'eux, Le HOUND explosa sous les boulets de l'artillerie française. Un autre alla brûler sur les rochers, mais deux autres brûlots, dont le bien-nommé BLAZE, parvint à incendier le grand navire de guerre Le SOLEIL-ROYAL, échoué, mais qui tirait encore. Il prit feu et explosa, tuant une partie de son équipage. Le brûlot WOLF incendia Le TRIOMPHANT ; quant à L'ADMIRABLE, des chaloupes y mirent le feu.

***Conséquence de cette défaite française*:** Les trois navires français furent brûlés. Les pertes humaines sont inconnues.

SOURCES ET LECTURES : ◆*Britannia Victrix ; or, the Triumphs of the Royal Navy, in the late victorious ingagement with the French Fleet, May, 1692* [poème pindarique] R. Taylor, London, 1692. ◆*A further Account of the Victory obtained by the English and Dutch Fleet over the French*; received by express this morning from Admiral Russel. (Sir Ralph Delavalls Letter to the Earl of Nottingham, on board the Royal Soveraign near Cherburg, May 22.) Imprimé à Londres, 1692. ◆*Cherbourg, bastion maritime du Cotentin*, Edmond Thin, Condé-sur-Noireau, Corlet, 1990. ◆*La guerre de Trente Ans*, Henri Sacchi, L'Harmattan, Paris, 1991.



Vaisseau à trois ponts 120 canons (XIXe siècle)
in Larousse Universel en 2 volumes – Vol. I – @ Archives Larousse



Cinq-Îles. *Batailles navale des*

Autre nom : Battle of **South Foreland**.

Date de l'action : 24 août 1217.

Localisation : Le cap South Foreland se situe à quelques kilomètres au nord-est de Douvres. Coordonnées géographiques : 51° 09' de latitude Nord et 01° 23' de longitude Est.

Conflit : Guerre civile anglaise ou guerre de Succession d'Angleterre, 1216-1217. Participation française.

Contexte : Les barons anglais, exaspérés contre leur roi Jean sans Terre, avaient envoyé une députation au prince Louis de France pour lui offrir le trône d'Angleterre. Mais le roi Jean sans Terre étant mort le 12 octobre 1216, une partie des barons Anglais ne voulait plus désormais de Louis de France. Ils lui préféraient Henri [III], fils de Jean sans Terre. Les deux factions se rencontrèrent à Lincoln pour une bataille finale qui tourna mal pour les Franco-Anglais. Battu à Lincoln, Louis de France demanda des renforts en France.

Chefs en présence ◆**L'escadre anglo-poitevine** était dirigée par Hubert de Bourg, gouverneur de Douvres, et par Philippe d'Aubigné, gouverneur de Jersey. ◆**L'escadre française** était commandée par le pirate Eustache Le Moine, détesté par les Anglais pour ses raids destructeurs sur les villes anglaises. Sa défaite allait lui coûter la vie.

Effectifs engagés ◆**Anglo-Poitevins**[1] : 18 navires de guerre et une vingtaine de barques armées. ◆**Franco-Anglais** : 10 navires de guerre escortaient 70 petits transports de troupes et de ravitaillement logistique. Les navires de guerre français et anglais[2] étaient aussi lourdement chargés d'hommes et de chevaux.

Stratégie ou tactique : Hubert de Bourg qui commandait l'escadre anglo-poitevine inventa à cette occasion une tactique navale qui allait devenir la règle jusqu'à la fin de la marine à voile : *s'efforcer de gagner le vent sur l'ennemi afin de garder l'initiative et de fondre sur l'adversaire au moment voulu, alors que ce dernier, sous-venté, était obligé de subir.* À cette occasion, il s'agissait seulement de pouvoir aveugler les Français avec de la chaux vive ; mais l'idée était trouvée. Des marins armés de sacs de chaux vive furent installés dans les mâtures. Au moment de l'abordage, ils aveuglèrent les Français en lançant des poignées de chaux dans le vent.

---

1 Le Poitou venait d'être conquis par les Français, mais la plupart des navires poitevins faisaient encore partie de la flotte anglaise.

2 Certains seigneurs anglais restaient partisans du prince Louis de France.



Autre innovation tactique de la part de Hubert de Bourg, il eut l'idée de poster des archers de Philippe d'Aubigné dans les mâtures et sur les ponts.

Résumé de l'action : Dans la nuit du 23 au 24 août 1217, 70 petits transports de troupes et de ravitaillement logistique quittèrent Calais, escortés par 10 navires de guerre commandés par le pirate Eustache Le Moine. La brise soufflait du S.-S.-E. Soudain apparut l'escadre anglo-poitevine qui semblait vouloir éviter le combat en dépit des quolibets des Français. Elle voguait vers l'Est et laissa donc passer l'escadre française ; puis lorsque le vent fut pour elle, elle vira lof pour lof et se lança à l'abordage des Français. En fait, Hubert de Bourg voulait gagner le vent sur l'ennemi ; tactique encore inconnue, mais destinée dans ce cas précis à envoyer dans les yeux des Français un nuage de chaux vive au moment critique de l'abordage. Les navires français, surchargés d'hommes, de chevaux et de ravitaillement, étaient extrêmement enfoncés *au-delà* de la ligne de flottaison et difficiles à manier.

Au signal, donc, les navires anglo-poitevins se jetèrent sur les Français et, juste avant l'abordage, un nuage de chaux vive tomba des mâts et le vent le projeta sur les combattants français dont les yeux furent cruellement brûlés, tandis que les archers et les arbalétriers fauchaient les ponts français. Ce fut Renaud Païen, un sergent de Guernesey, qui aborda le premier le navire-amiral français. La chaux était un véritable incapacitant aussi efficace que les bombes modernes de défense individuelle. Dès que les Français furent totalement aveuglés, les Anglo-Poitevins se jetèrent à l'abordage et commencèrent à les massacrer à coups de dagues, de piques et de haches. Certains navires à la proue assez rigide éperonnaient carrément les transports de troupes qui prenaient immédiatement de la gîte. Les Anglo-Poitevins sautaient alors presque sans opposition sur les bateaux français, coupaient les cordages à la hache d'abordage et les voiles s'abattaient sur les survivants « pris au filet comme des oiseaux ». Ce fut un immense massacre ; les ponts se couvraient de sang et de corps déchiquetés. Le navire amiral d'Eustache le pirate, si surchargé qu'il était trop bas pour utiliser son trébuchet, fut assailli et pris par quatre ou cinq navires poitevins. On voulait sa tête.

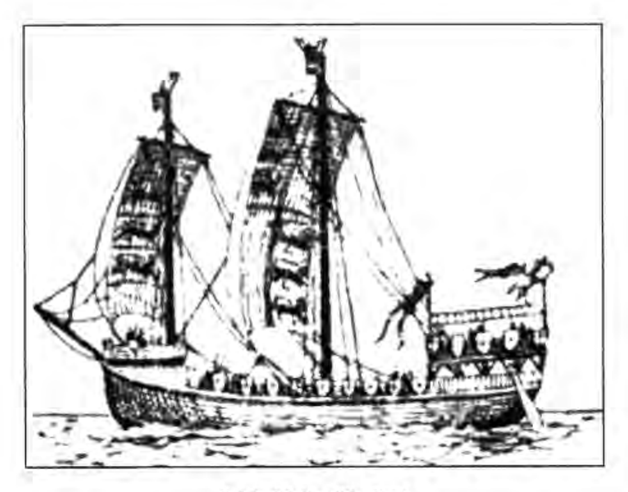
Pertes ◆Un abbé anglais évalua les pertes françaises à 125 chevaliers, 33 arbalétriers, 146 sergents à cheval et 833 sergents à pied[3]. ◆Les pertes anglo-poitevines sont inconnues.

3 Chiffre probablement exagéré, car cela aurait représenté la totalité des renforts français. Selon la coutume de l'époque, les chevaliers furent sauvegardés pour rançons et tous les autres immédiatement massacrés ou noyés. Mais l'exagération dans les chiffres montre bien l'enthousiasme des loyalistes anglais pour cette victoire. À peine une quinzaine de navires français put revenir en désordre à Calais. Se sachant recherché pour tous ses méfaits perpétrés en Angleterre, le pirate Eustache se déguisa, fut reconnu, essaya en vain d'acheter sa liberté et fut finalement décapité. Sa tête fut promenée dans tous les ports anglais qu'il avait dévastés au cours de sa longue carrière.



Conséquence de cette défaite franco-anglaise : Cette défaite poussa le prince Louis de France et son parti anglais à abandonner les prétentions de ce dernier au trône d'Angleterre. Louis signa la paix le 11 septembre. Il acceptait d'abandonner non seulement sa candidature au trône, mais ses conquêtes et, en particulier, les îles anglo-normandes prises aux anglais. L'occupation de l'Angleterre avait duré 16 mois.

Comme la participation des Poitevins dans les rangs anglais était forte et que la fidélité de cette province pour la France laissait à désirer depuis la trop récente conquête française de Philippe-Auguste, *Louis [VIII] de France décida d'en refaire la conquête.*



Nef de l'Océan (XII[e] siècle)
in Larousse Universel en 2 volumes – Vol. I – @ Archives Larousse

SOURCES ET LECTURES : ◆*Roman d'Eustache Le Moine, pirate fameux du XIII[e] siècle*, Le Moine, Paris, 1834. ◆*The Pirates*, Douglas Botting et les éditeurs des livres Time-Life, Alexandria [Va.], Time-Life Books, 1978. ◆*L'Aventure maritime : corsaires, flibustiers, pirates et barbaresques : synthèse d'une légende*, Gérard A. Jaeger, D.U.C., Paris, 1986. ◆*Carteret : ses seigneurs et les îles Anglo-Normandes*, René Le Tenneur et Jean Barros, Publications R. Le Tenneur, Paris, 1986. ◆*The Reign of King John*, Sidney Painter, Arno Press, New York, Johns Hopkins University Press Reprints 1979, copie 1949. ◆*The Minority of Henry III of England*, David Arscott Carpenter, Berkeley ; Los Angeles, University of California Press, 1990.

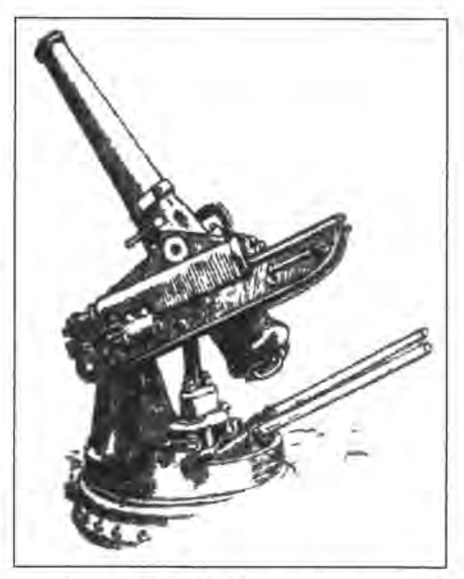
Dakar. *Bataille navale de*

Autre nom: Nom de code allié « Opération Menace ».

Date de l'action: 23-25 septembre 1940.

Localisation: Capitale du Sénégal ; à l'époque capitale de l'Afrique occidentale française. Coordonnées géographiques : 14° 40' de latitude Nord et 17° 26' de longitude Ouest.

Conflit: II[e] Guerre mondiale, 1939-1945.



Canon de marine de 240 mm sur affût pivotant *in* Larousse Universel en 2 volumes – Vol. I – @ Archives Larousse

Contexte: Selon les négociations d'armistice, Adolf Hitler n'exigea pas la livraison de la flotte de guerre française à l'Allemagne. Winston Churchill soupçonna immédiatement quelque machination secrète qui permettrait aux Nazis de s'en saisir quand même d'une autre façon. Il envoya donc une force navale devant Mers el-Kébir afin de rallier ou, à défaut, de détruire l'escadre française qui stationnait à l'ancre dans ce port de guerre ; puis ayant échoué à rallier ou à détruire l'escadre de Mers el-Kébir, il envoya une escadre devant Dakar. Le but était de faire passer l'A.O.F. dans le camp allié ou de détruire l'escadre française qui s'y trouvait à l'ancre si le premier objectif n'était pas atteint. Un troisième objectif – moins connu – consistait à récupérer les énormes stocks d'or de la *Banque de France*, de la *Banque de Belgique* et de la *Banque de Pologne*[1] transférés à Kayes au Sénégal juste avant l'invasion allemande. Déjà le 7 juillet 1940, les Anglais avaient procédé à une attaque de Dakar. Mais l'artillerie anti-aérienne du cuirassé français avait repoussé les avions anglais. Des avions-torpilleurs anglais avaient tenté de couler le cuirassé RICHELIEU, en réparation dans le port. Les autorités vichyssoises avaient aussitôt dépêché le Groupe de chasse GC I/4 équipé de Curtis H-75, car la défense aérienne de l'A.O.F.[2] n'était assurée que par les vieux Dewoitine 500 et 502 complètement périmés[3].

Le point de rassemblement de la flotte anglo-alliée devait avoir lieu à Freetown.

---

1 Alors que la Banque nationale de Pologne avait mis ses réserves d'or « à l'abri » en France, l'Église catholique avait, elle, été plus prudente, puisqu'elle avait transféré l'ensemble de son trésor – constitué d'œuvres d'art et d'objets religieux en métal précieux et diamants – au Québec, à la garde de l'Église catholique du Canada. Puis la Pologne ayant été chapeautée par un régime communiste favorable à Moscou, l'Église du Québec refusa par la suite de restituer le trésor, qui durant de nombreuses années fut déplacé de cachette en cachette à travers la province de Québec pour fuir les perquisitions de la Police montée canadienne. Tout rentra dans l'ordre à la fin de la Guerre Froide.

2 L'Afrique Occidentale Française.

3 Ceux de l'Escadrille 1/6.



Chefs en présence ◆**Anglo-alliés** : amiral Cunningham [flotte anglaise] ; major général Irwin [troupes de débarquement anglaises] ; *général de Gaulle* [Forces françaises libres]. ◆**Français vichyssois** : *Gouverneur-général* de l'A.O.F. : Pierre Boisson ; *Armée de terre* : général Barrau, général Arnoux [troupes sénégalaises], général Picart [défense du point d'appui] ; *Armée de l'air* : général Gama ; *Marine nationale* : vice amiral Lacroix. Le gouvernement du maréchal Pétain avait, peu auparavant, dépêché[4] ce vice-amiral à Dakar dont un des neveux venait d'être tué dans le piège de Mers el-Kébir et qui, de ce fait, rêvait de rendre coup pour coup aux Anglais. C'était bien entendu un gage de loyauté pour le gouvernement de Vichy.

Effectifs engagés ◆**Anglo-alliés**

ROYAL NAVY

◆ porte-avions The HMS ARK ROYAL [captain Holland].
◆ cuirassé The HMS BARHAM [captain G.C. Cooke].
◆ cuirassé The HMS RESOLUTION [captain O. Bevir].
◆ croiseur The HMS AUSTRALIA [captain R.S. Stewart].
◆ croiseur The HMS DEVONSHIRE [captain J.M. Mansfield], marque du vice-amiral Cunningham.
◆ croiseur The HMS FIJI.
◆ croiseur The HMS CUMBERLAND [captain G.H.E. Russell].
◆ croiseur The HMS CORNWALL [captain C.F. Hammill].
◆ contre-torpilleur The ESCAPADE.
◆ contre-torpilleur The ECHO.
◆ contre-torpilleur The ECLIPSE.
◆ contre-torpilleur The INGLEFIELD [captain P. Todd].
◆ contre-torpilleur The FORESIGHT [lieutenant-commander Lambert].
◆ contre-torpilleur The FAULKNER.
◆ contre-torpilleur The FORTUNE.
◆ contre-torpilleur The FURY.
◆ contre-torpilleur The DRAGON.
◆ contre-torpilleur The FORESIGHT.
◆ contre-torpilleur The FORESTER.
◆ contre-torpilleur The GREYHOUND.
◆ patrouilleur The MILFORD.
◆ patrouilleur The BRIDGE WATER.
◆ gardien de barrage The QUANNET.
◆ pétrolier pour l'escadre The OCEAN COAST.
◆ The BELGRAVIAN, transport de munitions de bouche pour les troupes.

---

4 Par avion.

AVIATION BRITANNIQUE

- 16 bombardiers-torpilleurs Swordfish, à bord de L'HMS ARK ROYAL.
- 16 chasseurs Skua, à bord de L'HMS ARK ROYAL.
- 6 Warus à bord du cuirassé HMS BARHAM, du croiseur HMS DEVONSHIRE, du HMS CUMBERLAND et de L'HMS AUSTRALIA.
- 6 Swordfish et 2 Walrus se trouvaient à Freetown.

Transports de troupes pour le Corps de débarquement :

4 270 soldats anglais constituaient la « Force A » de débarquement. Elle incluait deux brigades de Royal Marines [101st et 102nd], un peloton motocycliste du 5th Royal Lancashire Regiment, une compagnie du Génie, quatre chenillettes. Le tout était à bord des transports ETTRICK, KENYA, KARANJA et SOBIESKI. Ce dernier était un navire polonais.

FNFL

[Forces navales françaises libres, sous le commandement direct du général Charles de Gaulle]

- Le SAVORGAN DE BRAZZA [capitaine de corvette Roux, 1969 tonnes, 3 pièces de 138].
- Le PRÉSIDENT HONDUCE [chalutier armé].
- Le COMMANDANT-DUROC [aviso-dragueur de 630 tonnes].
- Le COMMANDANT-DOMINÉ [aviso-dragueur de 630 tonnes].
- L'ANADYR [transport de troupes et de matériels : canons, chars, avions en caisse, véhicule, approvisionnements].
- Le NÉVADA [transport de troupes et de matériels...].
- Le FORT LAMY [transport de troupes et de matériels...].
- Le CASAMANCE [transport de troupes et de matériels...].
- avions en caisse sur les cargos pour les FAFL [Forces aériennes françaises libres] 6 Blenheim ; 12 Lysander ; 2 Goéland ; 1 Dewoitine.
- Le WESTERNLAND [transport hollandais de 16 479 tonnes] transportant le général de Gaulle, chef des Français libres avec 1 270 soldats français de débarquement.

– une compagnie de la 13e Demie-brigade de Légion étrangère [13e DBLE].

– une compagnie mixte.

– une compagnie d'Infanterie de Marine ou fusiliers marins.

- Le PENNLAND [transport de troupes hollandais de 16 082 tonnes] transportant 1 130 soldats français :

– deux compagnies de la 13e DBLE.

– une compagnie de mitrailleuses.

– une section d'artillerie.

– 3 canons antichars.

– 9 chars.

– une compagnie du Train.

◆Français vichyssois :

MARINE NATIONALE

◆ cuirassé RICHELIEU alors en réparation [capitaine de vaisseau Marzin]. Une seule tourelle de 380^{mm} fonctionnait.

◆ torpilleur HARDI [capitaine de frégate de Tannenberg].

◆ aviso D'ENTRECASTEAUX [capitaine de frégate Lacroix].

◆ aviso D'IBERVILLE [capitaine de vaisseau Ardent].

◆ aviso CALAIS [capitaine de corvette LUCAS].

◆ aviso COMMANDANT-RIVIÈRE [capitaine de corvette Lachèse].

◆ patrouilleur AIR-FRANCE I [enseigne de vaisseau Bonarme].

◆ patrouilleur AIR-FRANCE III [enseigne de vaisseau Juventin].

◆ patrouilleur AIR-FRANCE IV [enseigne de vaisseau Lugan].

◆ pétrolier GARONNE [capitaine de corvette Moreau].

1re Division de croiseurs auxiliaires [désarmés ; en fait, il s'agissait de paquebots civils de la Compagnie de navigation mixte, réquisitionnés par la Marine nationale] EL DJÉZAIR, EL MANSOUR, EL KANTARA, Le CHARLES PLUMIER, Le VICTOR SCHŒLCHER.

◆ sous-marins BÉVEZIERS, en réparation [capitaine de corvette Lancelot].

◆ sous-marin PERSÉE [capitaine de corvette Lapierre].

◆ sous-marin AJAX [capitaine de corvette Guimont].

Les navires français reçurent avant la bataille le renfort d'une partie de la force Y : Le GEORGES LEYGUES [commandant de vaisseau Lemonnier], Le GLOIRE et Le MONTCALM [commandant de vaisseau Ferrière] de la 4e Division de croiseurs [lourds]. Le FANTASQUE, Le MALIN et L'AUDACIEUX de la 10e Division de croiseurs légers.

AVIATION

◆ un Groupe de chasse composé de deux escadrilles de Curtis basées à Ouakam.

◆ un Groupe de bombardiers Glenn-Martin basé à Thiès.

◆ la 4e Escadrille d'exploration de l'aéronavale [capitaine de corvette Durant Coupel de Saint-Front] composée de 3 hydravions de type Croix-du-Sud et de 3 Loire 130 [lieutenant de vaisseau de Boislille].

ARMÉE DE TERRE

1er, 4e et 7e Régiments de tirailleurs sénégalais basés à Dakar ; 4e Régiment de marche de Thiès ; 8e Régiment d'artillerie de campagne ; 6 automitrailleuses.

BATTERIES CÔTIÈRES FRANÇAISES

◆ à Yaf : 3 canons de 155^{mm}.

◆ aux Mamelles : 3 canons de 240^{mm}.

◆ au cap Manuel : 2 canons de 240^{mm}.

◆ à l'île de Gorée : 2 canons de 240^{mm}, 4 de 138^{mm}, 5 de 90^{mm}.

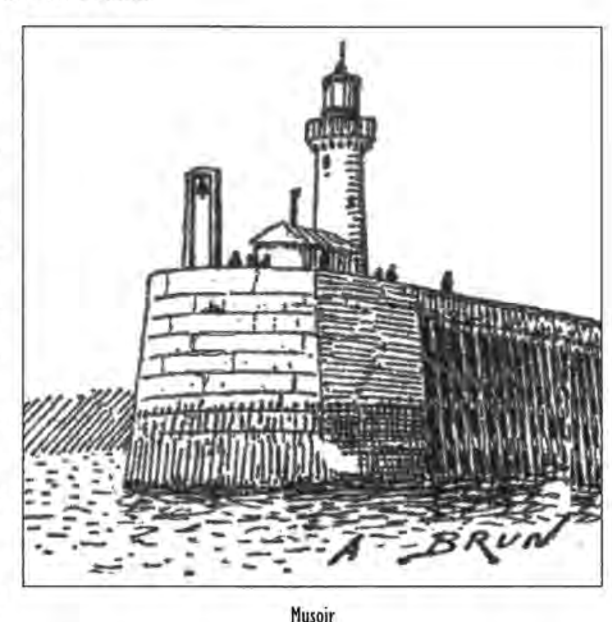
◆ à Bel Air, 2 canons de 240^{mm}.

◆ à Rufisque, 2 canons de 95^{mm}.



Stratégie ou tactique: Dans l'île de Gorée existait une possibilité de débarquement au N.-E. [c'est-à-dire « au vent[5] »], car les rouleaux et les lames de l'océan Atlantique rendaient inabordable la côte « sous le vent ». En fait, le débarquement eut lieu à Rufisque. Cinquante-quatre navires de commerce de plusieurs nationalités étaient ancrés dans la rade de Dakar.

Au contraire de Mers el-Kébir, l'escadre de Dakar put se défendre contre l'escadre anglaise. La présence du général de Gaulle avec 2 400 soldats français à bord de l'escadre anglaise avait pour but de faire basculer l'A.O.F.[6] du côté des Français libres et des alliés. Mais la surprise était impossible après l'attaque de Mers el-Kébir. Aussi, le 11 septembre, à 8 h 35, l'escadre de l'amiral Bourragué [trois croiseurs français, Le GEORGES-LEYGUES, Le GLOIRE et Le MONTCALM, et trois croiseurs légers, L'AUDACIEUX, Le FANTASQUE et Le MALIN], venant de Toulon, franchirent le détroit de Gibraltar sans que les Anglais ne puissent les arrêter, pour aller renforcer la base de Dakar. Ce fut ce renfort qui rendit vaine l'attaque alliée sur Dakar. De plus, un système d'hydrophones avait été mis en place par les Français vichyssois à 17 km au large de Dakar. Il signalait aux Français la position précise des vaisseaux britanniques. Le plan de l'Opération Menace prévoyait un débarquement des FFL[7] avec le général de Gaulle et l'appui de la marine britannique. Le plan avait prévu, à la demande du général, le retrait des forces anglaises.



Musoir
in Larousse Universel en 2 volumes – Vol. I – @ Archives Larousse

L'« Opération Menace » avait été ainsi déterminée :

Phase initiale: Winston Churchill avait décidé que la **Force M** devrait apparaître à l'aube devant Dakar. Deux avions français Lucioles décolleraient de L'HMS ARK ROYAL pour aller atterrir sur l'aérodrome d'Ouakam. Quinze minutes

5 À ces latitudes, les vents dominants soufflent de la terre vers la mer.
6 L'Afrique Occidentale Française.
7 Forces Françaises Libres, sous le commandement du général de Gaulle.



après le déclenchement de l'opération, des avions anglais largueraient des tracts de propagande sur Dakar.

Service Geographique
AOF
PLAN DE LA VILLE DE DAKAR
1940
Ech. 1/10000

PORT DE COMMERCE

MEDINA

1Fi
1136

B-F

Archives municipales de Dakar



À l'*heure H + 75 mn,* la délégation française libre atteindrait le barrage à l'entrée du port, à bord d'une vedette rapide, au moment où Le SAVORGAN DE BRAZZA délivrerait un ultimatum aux forces françaises vichyssoises. Pendant ce temps, les forces anglaises repéreraient les navires de guerre ancrés dans le port et les batteries côtières en prévision des combats qui pourraient se produire.

À l'*heure H + 3 h 15,* les avions gaullistes arriveraient devant le port, forceraient le barrage et débarqueraient leurs troupes. Simultanément, l'aviation gaulliste devrait neutraliser l'aviation vichyssoise, tandis que Le WESTERLAND et Le PENNLAND débarqueraient leurs troupes de débarquement FFL.

Trois possibilités avaient été envisagées :

a] *Réussite* de la phase initiale. Dans ce cas, les troupes anglaises ne débarqueraient pas.

b] *Difficultés.*

c] *Grosses difficultés*: Dans les cas b et c les troupes anglaises devraient débarquer, les transports s'éloigner loin des canons français et la flotte anglaise s'approcher afin de pilonner les défenses.

Quatre plans avaient été prévus qui devaient commencer dès que les forts qui défendaient le secteur de Dakar auraient été détruits par l'artillerie embarquée :

PLAN RUFUS Un bataillon débarquerait sur la plage de Rufisque[8] afin d'établir une tête de pont. De là, les troupes débarquées devraient marcher sur Dakar. À mi-chemin de Hann, ces troupes devraient progresser sur une bande étroite de terrain, enserrée entre les marécages et la mer, donc facile à défendre.
PLAN WILLIAM Deux bataillons débarqueraient sur la plage de la baie de Hann afin d'y créer une tête-de-pont pendant qu'un troisième attaquerait l'aérodrome d'Ouakam et qu'un quatrième tenterait de s'emparer de Dakar.
PLAN CONQUEROR Il combinerait les deux premiers plans.
PLAN CHARLES En cas de situation désespérée, les avisos et les transports français libres devraient se replier vers le S.-E. et sous la protection du COMMANDANT-DOMINÉ et du COMMANDANT-DUROC qui se rapprocheraient de la côte ; les transports WESTERNLAND et PENNLAND se porteraient sur Rufisque et débarqueraient les troupes françaises libres.

Les canonniers de la Marine nationale et les aviateurs français, ulcérés par le traquenard de Mers el-Kébir, avaient décidé de faire payer à la Royal Navy son embuscade navale. Leurs tirs furent « d'une précision indécente, même à très

8 Légèrement à l'ouest de Diakaol.



grande distance », selon l'expression même d'un pilote anglais. Or, par une malchance qui devait être partiellement attribuée au manque de dextérité des canonniers britanniques, parmi les nombreux obus de 380 mm qui se mirent à pleuvoir autour du cuirassé français RICHELIEU, *aucun* ne fit impact direct et les dégâts furent insignifiants, en dépit du fait que ce navire était à l'ancre. Quant aux bombes de 250 et 500 livres qui tombèrent par paquets sur le pont blindé du navire français, elles ne firent « pas plus d'effets que si on lui avait jeté des briques ».

Résumé de l'action: Dès que l'amirauté britannique reçut la nouvelle de l'arrivée des renforts de Toulon, elle télégraphia à la flotte afin d'annuler *l'Opération menace.* Car « la présence à Dakar de trois croiseurs français la rendait impraticable ». Mais devant l'insistance du général de Gaulle, l'expédition se poursuivit.

23 septembre

À l'aube, la flotte combinée arriva, non pas en vue[9], mais au large de Dakar. À 6 h 5, les deux avions français se posèrent comme prévu sur l'aérodrome d'Ouakam. Les équipages furent immédiatement mis en état d'arrestation. Les Swordfish de L'HMS ARK ROYAL, qui voulaient larguer leurs tracts de propagande, furent, eux aussi, mal accueillis par un dense feu de DCA[10] provenant du cuirassé RICHELIEU en réparation dans le port. Les parlementaires gaullistes – parmi lesquels le commandant d'Argenlieu – arrivèrent enfin à bord de deux vedettes *sous drapeau blanc* afin de remettre une sommation au commandant en chef français. Mais comme, entre-temps, les avions anglais avaient réussi à larguer une partie des tracts, la garnison française du secteur de Dakar avait reçu le branle-bas de combat. De ce fait, les deux vedettes durent faire demi-tour sous le tir de quelques mitrailleuses. Les parlementaires faillirent même être capturés. Dans une guerre civile, les parties sont toujours moins respectueuses des accords internationaux et des us et coutumes militaires. À 7 h 45, Le RICHELIEU tira trois coups de semonce au SAVORGAN-DE-BRAZZA, qui s'était approché pour escorter les parlementaires de la France Libre, et qui décrocha immédiatement vers le Sud-Ouest.

Vers 8 h 7, le général de Gaulle, chef de la France Libre, envoya un ultimatum au commandant militaire vichyssois de Dakar et, en même temps, il ordonna aux avisos COMMANDANT-DOMINÉ et COMMANDANT-DUROC d'entrer dans le port de Dakar et de débarquer leurs commandos de marine. Ce que voyant, Le RICHELIEU et la batterie de l'île de Gorée se mirent à tirer de nouveaux coups de semonce plus menaçants encore aux avisos qui durent rebrousser chemin.

9 Puisque la visibilité était totalement nulle à cause d'une forte brume.

10 Défense contre-avion.



Siège de Dakar
1940
POSITION DES NAVIRES DANS LE PORT

Archives municipales de Dakar

Le plan « Réussite de la phase initiale » était ainsi remplacé par le plan « Difficultés ». Dès que la menace se concrétisa pour la garnison de Dakar, les unités navales gagnèrent leurs positions de combat. Le GEORGES-LEYGUES gagna l'avant-port où le rejoignit Le MONTCALM. Le FANTASQUE et Le HARDI se mirent en position de combat sur place, car leurs machines étaient en panne. On attela Le BUFFLE[11] au RICHELIEU, en panne aussi, pour le faire pivoter

[11] Un remorqueur portuaire. Le RICHELIEU avait été attaqué à l'improviste le 8 juillet 1940 à Dakar même par les avions bombardiers-torpilleurs Swordfish du porte-avions anglais HERMES. Ses hélices tribord avaient été endommagées. De plus, le 23, un obus de 380 mm explosa accidentellement dans son tube. Le RICHELIEU rejoignit les Français libres et les alliés en 1942. Il fut par la suite, en 1944, envoyé dans le Pacifique.



suivant le besoin, afin qu'il puisse utiliser son artillerie plus efficacement. Le sous-marin PERSÉE alla patrouiller dans le secteur situé entre Yoff et Cambérène, défendu par une seule batterie de 155 mm. Le sous-marin AJAX fut chargé de surveiller le secteur de Rufisque et de M'Bour.



Cuirassé Barham
Collection privée de l'auteur

Jusqu'à présent, les canons n'avaient pas trop donné de la voix, car tout se passait entre Français, *libres et vichyssois, qui, de toute évidence, répugnaient à se prendre mutuellement pour cibles.* Les Anglais n'avaient été que spectateurs. Mais, vers 10 h 40, tout changea lorsque l'amiral Cunningham eut la mauvaise idée d'envoyer un message *interdisant aux navires de Dakar de sortir du port.* Ce message allait littéralement mettre le feu aux poudres.

Immédiatement, la batterie côtière du cap Manuel[12] se mit à pilonner la flotte anglaise. Cunningham envoya sans délai le message suivant : « Nous ne tirons pas sur vous. Pourquoi tirez-vous sur nous ? » « Retirez-vous à 20 milles », répondit laconiquement le commandement militaire de Dakar. Et les batteries côtières poursuivirent leur tir.

Les mouvements du port étaient soigneusement surveillés par des avions du porte-avions HMS ARK ROYAL. Ils signalèrent le déplacement des deux sous-marins. Vers 10 h 50, Cunningham envoya les contre-torpilleurs FORESIGHT et INGLEFIELD afin de surveiller la zone portuaire en général et ces sous-marins en particulier. Mais ils furent immédiatement pris comme cibles par les batteries côtières. Le FORESIGHT fut touché par un obus qui lui mit 16 hommes hors de combat. L'INGLEFLIED fut aussi atteint et les deux navires battirent rapidement en retraite. Un quart d'heure plus tard, le sous-marin PERSÉE passa les filets du port et repéra un croiseur anglais de 10 000 tonnes sur lequel les batteries côtières de Gorée et du cap Manuel se mirent à tirer. Plus au Sud, Le PERSÉE aperçut un autre croiseur anglais [croiseur léger] que Le RICHELIEU commença à prendre pour cible et sur lequel Le PERSÉE envoya deux torpilles. Soudain, le sous-marin fut touché et coula [à 11 h 30] peu après avoir été évacué par son équipage que l'aviso CALAIS recueillit. Il disparut à 2 ou 3 km à l'est-nord-est du phare du cap Manuel.

12 Deux impressionnants canons de marine de 240 mm montés sur affûts terrestres.



Un peu plus loin, Le FORESIGHT repéra et attaqua le deuxième sous-marin [L'AJAX], tandis que le cuirassé HMS BARHAM mit à profit le brouillard pour tenter de neutraliser la batterie française du cap Manuel située à 4 500 mètres de là. Dans le combat, Le HMS CUMBERLAND fut touché à bâbord par un obus français qui l'endommagea, au point que ce croiseur anglais dut quitter le champ de bataille. Il avait été atteint juste au-dessus de sa ceinture cuirassée et – comble de malchance –, ses machines furent à leur tour mises hors service par un obus de 240 mm du cap Manuel.

La mission du sous-marin AJAX allait être écourtée. Il fut pris à partie par plusieurs contre-torpilleurs anglais qui l'empêchèrent de parvenir aux eaux profondes pour plonger. Il rebroussa chemin, mais des avions l'attaquèrent à la bombe et le touchèrent à l'avant. L'équipage effectua les réparations et le sous-marin continua vers un autre secteur où il fut de nouveau attaqué, de telle sorte qu'il ne put prendre lui-même l'offensive. Finalement, après avoir été grenadé vers 18 h, il réussit à échapper aux Anglais.

Le Plan Charles fut ultérieurement adopté par les Anglo-Gaullistes. Le général de Gaulle, qui voulait éviter un bain de sang, tenta un dernier appel à Dakar. À 15 h 40, une des batteries côtières de Rufisque ouvrit le feu sur Le SAVORGAN-DE-BRAZZA. Ce dernier riposta. Des avions vichyssois survolaient le secteur pour signaler la position des navires alliés. Vers 15 h, les avions anglais avaient relevé la présence du croiseur léger AUDACIEUX au large de l'île de Gorée ; il menaçait ainsi le secteur de Rufisque. Immédiatement, une meute de navires britanniques se jeta sur lui, les contre-torpilleurs FURY et GREYHOUND et le croiseur HMS AUSTRALIA. L'AUDACIEUX n'eut que le temps de lancer deux torpilles dans la direction du croiseur HMS AUSTRALIA avant d'être incendié par les feux croisés des trois navires de guerre ; son épave vint s'échouer sur la côte où elle se consuma lentement. Le Plan Charles, prévu pour 19 h, fut finalement annulé et la nuit tomba. Les navires anglo-gaullistes se replièrent vers la haute mer. Le plan avait été annulé parce que, à Rufisque, même si la mer était calme et donc favorable à un débarquement, pas un soldat n'avait été débarqué ; les avisos COMMANDANT-DUROC et COMMANDANT-DOMINÉ avaient été repoussés par une batterie de canons de 95 mm et par des mitrailleuses servies par des Tirailleurs sénégalais.



Mine sous-marine captive *in* Larousse Universel en 2 volumes – Vol. I – @ Archives Larousse

Tard dans la nuit, l'amiral Cunningham et le général Irwin avertirent De Gaulle qu'à 6 h le lendemain, l'escadre détruirait les défenses[13] pour permettre aux troupes de débarquement de toucher terre, si l'ultimatum, qui cette fois serait anglais, était encore rejeté par les Vichyssois.

À l'heure dite, l'ultimatum fut présenté au gouverneur général Boisson qui le rejeta une fois encore. *Alors le général de Gaulle, qui tenait à éviter un bain de sang entre les Français déjà assez divisés, décida que les Forces françaises libres ne participeraient pas aux destructions annoncées par les Anglais.*

24 septembre

À l'aube de ce deuxième jour de bataille, la mer était agitée. La visibilité restait mauvaise. Les Britanniques allaient passer à l'action. Comme prévu, l'ultimatum anglais qui, maladroitement, accusait les Français de vouloir livrer Dakar aux Allemands fut totalement ignoré par les Français vichyssois qui n'y répondirent même pas. La matinée fut, à partir de 6 h[14] presque entièrement occupée par un violent bombardement d'artillerie et aérien. Les Anglais pilonnèrent les défenses françaises qui retournèrent un feu extrêmement dense.

À l'aube, le troisième sous-marin français[15] appareilla sur un seul moteur. Mais sa coque encore peinte au minium[16] le fit repérer très vite. Vers 8 h 5, l'anglais FORTUNE aperçut le sous-marin AJAX qui manœuvrait afin d'attaquer les cuirassés anglais. L'anglais se précipita sur lui et le grenada jusqu'à ce que les voies d'eau obligent le sous-marin à faire surface et à se rendre après avoir été sabordé. L'équipage français fut recueilli par Le FORTUNE qui venait ainsi de sauver de nombreuses vies humaines en débarrassant le champ de bataille de ce sous-marin dont tous les lance-torpilles étaient parés pour le tir.

Dès 6 h aussi, les bombardiers du porte-avions HMS ARK ROYAL reçurent l'ordre d'attaquer les batteries côtières françaises qui infligeaient beaucoup d'avaries aux assaillants et les empêchaient de se porter en avant. Six Swordfish se chargèrent d'attaquer Le RICHELIEU, lequel, dans un combat sans merci, en abattit trois. Les contre-torpilleurs de Dakar déployaient des écrans de fumée à travers la rade et devant Le RICHELIEU. Les croiseurs français devaient manœuvrer entre les 54 navires marchands ancrés de-ci de-là dans la rade de Dakar. Un seul marchand fut brûlé, Le PORTHOS. Quant aux navires de guerre français, incroyablement, ils ne furent pas non plus touchés par les bombes anglaises, soit grâce à l'écran de fumée, soit à cause de la déficience des pilotes anglais.

13 Navires et batteries côtières.

14 Limite d'acceptation de l'ultimatum.

15 Le BÉVEZIERS, dont un des moteurs était en panne.

16 Minium de plomb, Pb_3O_4, utilisé comme antirouille. C'est un pigment rouge orangé constitué d'oxyde de plomb, très voyant en mer.

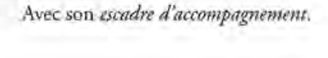


Par moment, toutes les batteries françaises étaient prises à partie à la bombe, au canon et à la mitrailleuse, mais par miracle, *aucune* des attaques ne détruisit une seule d'entre elles. L'imprécision des tirs laissait croire que les meilleurs pointeurs de la Royal Navy combattaient sur d'autres théâtres d'opération de guerre. Au large de Rufisque où L'AUDACIEUX, abandonné par son équipage, avait dérivé, Le HMS DEVONSHIRE et L'HMS AUSTRALIA bombardèrent longuement l'épave sans savoir qu'elle était abandonnée... et annoncèrent qu'ils l'avaient endommagée !

En début d'après-midi de ce deuxième jour de bataille, le cuirassé anglais HMS BARHAM décida de diriger ses canons lourds sur le cuirassé français RICHELIEU à 15 500 m de distance, tandis que Le HMS RESOLUTION attaquait la batterie de l'île de Gorée. Cela promettait un combat de géants. Le RICHELIEU, dont les moteurs étaient en panne, avait ancré sa proue et le remorqueur BUFFLE le faisait pivoter afin d'orienter ses tourelles. Malgré ses difficultés de manœuvre, le cuirassé RICHELIEU riposta immédiatement et, après deux salves de réglage, plaça un obus de 240 mm sur le bâbord du HMS BARHAM. Dans les cinq minutes qui suivirent, il toucha de nouveau Le HMS BARHAM à trois reprises dont deux fois au-dessous de la ligne de flottaison, créant de graves voies d'eau difficiles à aveugler. C'en était trop pour Le HMS BARHAM qui, à 13 h 21, soit 21 minutes après le commencement de son duel avec Le RICHELIEU, rompit le combat et quitta le champ de bataille après avoir tiré en compagnie du RESOLUTION près de 400 obus de 380 mm sans succès. Le RICHELIEU s'en tirait indemne. Si le tir anglais manquait de précision, ce fut la ville de Dakar qui reçut inutilement plusieurs coups. Le PORTHOS [marchand français] et Le TACOMA [marchand danois], ancrés dans la rade, furent également touchés par les 380 mm des deux cuirassés anglais.

À 15 h 34, neuf avions-torpilleurs Swordfish décollèrent de L'HMS ARK ROYAL et attaquèrent les croiseurs français ; mais là encore, toutes les torpilles manquèrent leurs objectifs (!). Par contre, la DCA des croiseurs abattit 2 nouveaux appareils anglais, ce qui portait à 8 avions les pertes anglaises de la journée.

Pour diverses raisons, mais surtout à cause du tir précis des artilleurs français, cette deuxième journée de combat avait été catastrophique pour la Royal Navy. L'amiral Cunningham et le général Irwin tinrent un Conseil de guerre ; ils décidèrent de rompre le combat et de retraiter vers leurs bases respectives. D'autant plus qu'ils apprenaient par radio que, en guise de représailles, l'Armée de l'air française venait de bombarder violemment la base anglaise de Gibraltar ; comme après l'attaque sur Mers el-Kébir. De plus, une autre mauvaise nouvelle, le cuirassé français STRASBOURG[17] avait quitté Toulon afin de venir renforcer, si



17 Avec son *escadre d'accompagnement.*

besoin était, l'escadre française de Dakar. L'humeur était plutôt au découragement et à l'humiliation sur les vaisseaux anglais.

Mais à cause de la TSF, les amiraux n'étaient déjà plus les seuls maîtres à bord après Dieu. Un message impératif arriva de Winston Churchill, leur ordonnant de continuer la bataille :

« Puisque nous avons commencé, il faut, **je répète IL FAUT**, aller jusqu'au bout. Ne reculez devant rien ! »

25 septembre

Dès l'aube du 25 septembre, la bataille reprit avec rage. Les avions de reconnaissance anglais ne signalèrent aucun changement dans la **Force Y** [vichyssoise]. Les navires français manœuvraient dans la rade, changeant de positions pour éviter de constituer des cibles immobiles. Seul Le RICHELIEU ne bougeait pas ; les contre-torpilleurs se tenaient *au vent* afin de créer un écran de fumée, en cas de besoin, pour rendre le port invisible. Le temps était désormais clair et la visibilité parfaite.



Croiseur anglais Calcutta
Collection privée de l'auteur

Les navires anglais reçurent le signal de l'attaque ; mêmes objectifs que la veille. Le cuirassé anglais HMS BARHAM – qui avait colmaté ses voies d'eau de la veille – donna le signal du pilonnage à 8 h 57 lorsqu'il se mit à canonner une bouée ronde destinée sans doute au repérage du son. Le RICHELIEU ouvrit alors le feu sur Le HMS BARHAM situé à 19 km de ses canons. L'escadre anglaise se tenait en dehors des eaux territoriales françaises [12 km]. L'un de ses obus atteignit un poste désert, sans faire de victime. La chance semblait mieux favoriser les Anglais que la veille.

Au même instant, L'HMS AUSTRALIA attaqua les croiseurs de l'amiral Lacroix et Le HMS DEVONSHIRE se mit à pilonner la batterie du cap Manuel. Soudain, après quelques salves de réglage, Le RICHELIEU toucha encore une fois le cuirassé HMS BARHAM. Quelques minutes après, il atteignit deux fois L'HMS AUSTRALIA. Sérieusement avarié, Le RESOLUTION fut enveloppé dans un écran de fumée par les contre-torpilleurs FORESTER et INGLEFIELD et put ainsi quitter le champ de bataille et retraiter.

À 9 h 18, les chasseurs de *l'Armée de l'air* abattirent le Walrus de L'HMS AUSTRALIA. Le FORESTER se porta sur les lieux du sinistre afin de recueillir les survivants, mais il dut battre en retraite sous le feu intense des Français.

Un peu avant cet événement, le capitaine de corvette Lancelot, qui commandait le sous-marin BÉVEZIERS, repéra au périscope les cuirassés britanniques qui approchaient de lui, ignorants du danger et entourés d'une nuée de contre-torpilleurs d'escorte. « FEU ! » Immédiatement, quatre torpilles s'élancèrent dans l'eau glauque en direction du RESOLUTION. L'alerte au sous-marin fut aussitôt donnée à bord des deux cuirassés anglais. Le RESOLUTION et Le HMS BARHAM donnèrent un violent coup de barre ; celui-ci réussit à éviter de peu les projectiles, mais Le RESOLUTION ne put s'écarter de l'une des quatre torpilles qui le frappa par le travers bâbord, provoquant une sérieuse voie d'eau. Il s'inclina bientôt de 12 % de gîte.

Pendant ce temps, l'Armée de l'air française [vichyssoise], très active, avait acquis la maîtrise de l'air. Naviguant avec peine à 10 nœuds, Le RESOLUTION fut assailli par les bombardiers français de haute-altitude. Finalement, Le HMS BARHAM prit ce dernier en remorque[18] et quitta le champ de bataille pour retraiter cap au Sud, à la vitesse de 3 ou 4 nœuds.

À 14 h 50, le sort en était jeté. L'amiral Cunningham, s'avouant enfin vaincu, décida de retraiter vers le Sud-Ouest. Trois jours plus tard, après avoir été harcelée par l'Armée de l'air sur une bonne partie de l'itinéraire, l'escadre anglaise mouilla enfin à Freetown.

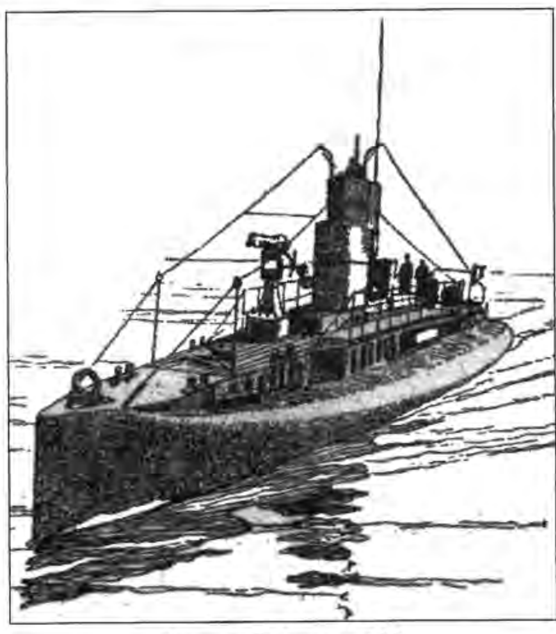
Pertes ◆**Anglais** : toutes les grosses unités anglaises furent fortement avariées et 35 hommes tués ou blessés.

- ◆ le cuirassé RESOLUTION, éventré par une torpille du sous-marin BÉVEZIERS, partit six mois plus tard pour les États-Unis où il fut immobilisé un an.
- ◆ le cuirassé HMS BARHAM, durement endommagé par Le RICHELIEU, fut coulé le 25 novembre 1941.
- ◆ le croiseur HMS CUMBERLAND resta hors de combat pendant 13 jours ; il quitta le champ de bataille pour retraiter vers Bathurst dans l'enclave de Gambie, où Vichy ordonna de le laisser entrer – puis sortir – en dépit de l'exiguïté des eaux territoriales.
- ◆ le croiseur HMS FIJI fut hors de combat pendant 6 mois.
- ◆ le croiseur HMS AUSTRALIA fut avarié par deux obus du RICHELIEU.

18 Il affichait une gîte de 12 % !



- le contre-torpilleur DRAGON, avarié.
- le contre-torpilleur INGLEFIELD, avarié.
- le contre-torpilleur FORESIGHT, avarié.
- 15 avions abattus.
- **Français** : les sous-marins AJAX et PERSÉE furent coulés. L'AUDACIEUX, fortement avarié, fut renfloué et resta deux ans en réparation avant de reprendre du service.



Sous-marin [2e Guerre mondiale]
in Larousse Universel en 2 volumes – Vol. I – @ Archives Larousse

Conséquence de cette défaite anglo-alliée : Churchill eut à souffrir de cinglantes critiques de la part de la Chambre des communes. Mais en bon politicien, il trouva un bouc émissaire, Lord Dudley North, gouverneur de Gibraltar, accusé de ne pas avoir su barrer la route à l'escadre française de l'amiral Bourragué qui était venue renforcer l'escadre de Dakar. Pour De Gaulle, l'affaire de Dakar fut aussi dure. Les FFF[19] perdirent momentanément une partie de leur crédit auprès des alliés. Dakar devint à partir de ce moment une véritable place forte. L'issue de cet échec anglais fut encore plus négative en ce qui concerne l'or, nerf de la guerre ; les stocks des Banques de France, de Belgique et de Pologne allèrent enrichir le trésor nazi en Suisse[20] avec l'or et les biens volés aux Juifs d'Europe.

SOURCES ET LECTURES : ◆*La Bataille de Dakar*, Jacques Mordal, Paris, 1956. ◆*De Gaulle en échec : Dakar 1940*, par Henri-Dominique Segretain, M. Fontaine, Poitiers, 1992. ◆*L'intérêt des Anglais à Dakar*, par Jacques Marcy, 1940. ◆*Operation « Menace ». The Dakar expedition and the Dudley North affair*, Arthur Jacob Marder, Oxford University Press, Londres, 1976. ◆*The guns of Dakar. September 1940*, John Williams, London, Heinemann, 1976.

19 Free French Forces ou FFL. Forces françaises libres.

20 La Suisse, pays neutre, servait alors d'intermédiaire mondial [secret] pour les achats nazis en matériel de guerre et matières premières stratégiques. Ce fut d'ailleurs dans ce but que Hitler ne fit pas occuper ce pays par l'armée allemande.



Damme[1]. *Bataille navale de*

Date de l'action : 1213.

Localisation : Damme, port de mer situé à 8 km de Bruges sur le canal de Bruges qui va de cette ville à Moerkerke. Au XIIIe siècle, Damme s'étendait au bord d'un véritable bras de mer aujourd'hui ensablé. Coordonnées géographiques : 51° 15' de latitude Nord et 03° 17' de longitude Est.



Curieux porte-avions, Le BÉARN. Sa coque était celle du cuirassé BÉARN transformé en porte-avions trois ans après son lancement. La transformation se fit en 4 ans [1923-1927]. Il était armé de 8 pièces de 155 mm en 8 tourelles simples; de 6 canons de 75 mm antiaériens; de 8 canons de 37 mm antiaériens; de 16 mitrailleuses de 13 mm antiaériennes, de 4 tubes lance-torpilles de 550 mm et de 40 avions. Lors de l'invasion allemande [1940], il fut envoyé à Halifax [Canada] avec les croiseurs ÉMILE-BERTIN et JEANNE-D'ARC pour y convoyer une partie des réserves d'or de la Banque de France alors que le reste était dépêché à Dakar.

Collection privée de l'auteur

Conflit : Campagne de Flandre par Philippe II de France. Intervention anglaise.

Contexte : En janvier 1213, le Pape mit l'Angleterre au ban de la Chrétienté. Fort heureux, Philippe de France se prépara en sa qualité de *suzerain du roi d'Angleterre*[2], Jean sans Terre, à aller lui ôter sa couronne « au nom du Pape » pour l'attribuer « à quelqu'un qui en serait digne ». Il décida de donner la couronne au prince Louis de France qui conservait ses droits au trône de France. Philippe Auguste réunit donc une armée et une flotte de transports qui se concentrèrent à Boulogne le 8 mai 1213. Mais un légat du Pape survint, interdisant l'invasion, car Jean sans Terre s'était soumis *in extremis*. Le 22 mai 1213, Philippe Auguste, fort déçu, décida d'utiliser cette armée désormais inutile contre la Flandre, car le comte de Flandre, Ferrand, avait refusé de participer à l'expédition contre Jean sans

1 Dam.

2 Par le duché de Normandie ; le duc de Normandie, qui se trouvait être roi d'Angleterre, devait hommage au roi de France.



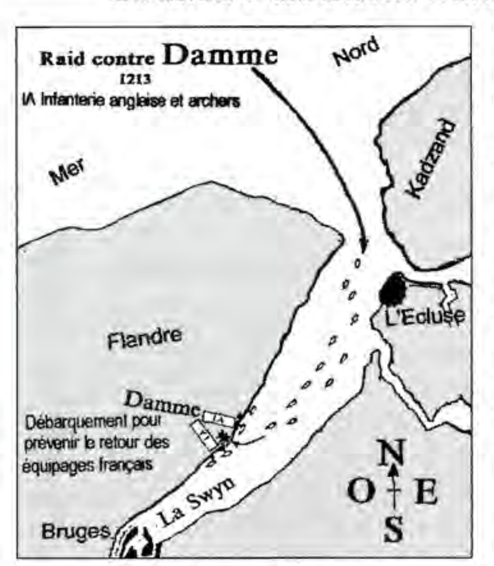
Terre, la Flandre et l'Angleterre ayant de solides liens économiques[3]. Il avait, au contraire, signé un traité secret d'entraide avec l'Angleterre. Philippe envoya sa flotte de transports à Damme et commença à conquérir les villes flamandes. La Flandre sollicita l'aide de son allié, Jean sans Terre, qui dépêcha la flotte anglaise à Damme.

Chefs en présence ◆**Anglais** : la flotte anglaise était commandée par Guillaume Longue-Épée de Salisbury, assisté de Renaud de Dammartin[4] et de Hugues de Boves. ◆**Français** : Robert de Poissy.

Effectifs engagés ◆La flotte française de transports comprenait 1 700 navires et embarcations de toutes grandeurs, montés par des marins pêcheurs et de commerce. ◆La flotte anglaise comptait 500 navires.

Stratégie ou tactique : La surprise fut certes le facteur principal de cette victoire, puisque la plupart des équipages français étaient à terre[5]. Les 1 700 transports français de tous tonnages étaient ancrés dans le port de Damme ; 400 transports avaient dû être laissés à l'extérieur du port trop petit.

Résumé de l'action : Quand Salisbury apparut à l'improviste devant Damme, il trouva les bateaux des Français à l'ancre. Les équipages étaient descendus à terre. Les navires et embarcations étaient ancrés dans le port et le long de la côte. Une centaine, même, avaient été tirés à terre sur les plages. Salisbury et sa flotte prirent en remorque 300 bateaux vides ancrés à l'extérieur du port et en incendièrent d'autres qu'ils ne pouvaient remorquer, après les avoir soigneusement pillés. Puis les navires anglais qui servaient de protection et, qui, de ce fait, ne remorquaient rien, pénétrèrent dans le port pour s'en prendre aux navires à l'ancre vers lesquels les équipages français commençaient à affluer pour rembarquer. Ils revenaient des environs où ils pillaient les villages flamands. Malgré leurs équipages fort réduits, les vaisseaux français tinrent les navires anglais en échec, à tel point que les Anglais durent débarquer et se ranger en bataille de chaque côté du port pour prendre les navires français en tenaille. Assaillis de tous bords, les Français de



Collection privée de l'auteur

[3] La laine. Le mouton avait été introduit en Angleterre par les moines de l'Ordre français de Cîteaux.

[4] Qui était comte de Boulogne.

[5] Comme à la Bataille d'Aboukir (1798) et à la Bataille de la baie de Chesapeake (1781). La négligence et même la lâcheté n'étaient pas sanctionnées dans la Marine royale comme dans l'Armée de terre. La Royal Navy était réputée pour sanctionner durement ses amiraux défaillants.



Robert de Poissy, non seulement résistèrent, mais causèrent de lourdes pertes aux Anglais. Finalement, la résistance cessa petit à petit dans le port.

Pertes ◆Les pertes sont inconnues, mais elles furent lourdes de part et d'autre.

Conséquence de cette défaite française: Cette victoire anglaise scella l'alliance anglo-flamande. En apprenant la ruine de sa flotte, Philippe II, roi de France, leva le siège de Gand, arriva à marche forcée vers Damme, tomba sur le Corps expéditionnaire anglais qui avait débarqué, le vainquit et fit un très grand nombre de prisonniers.

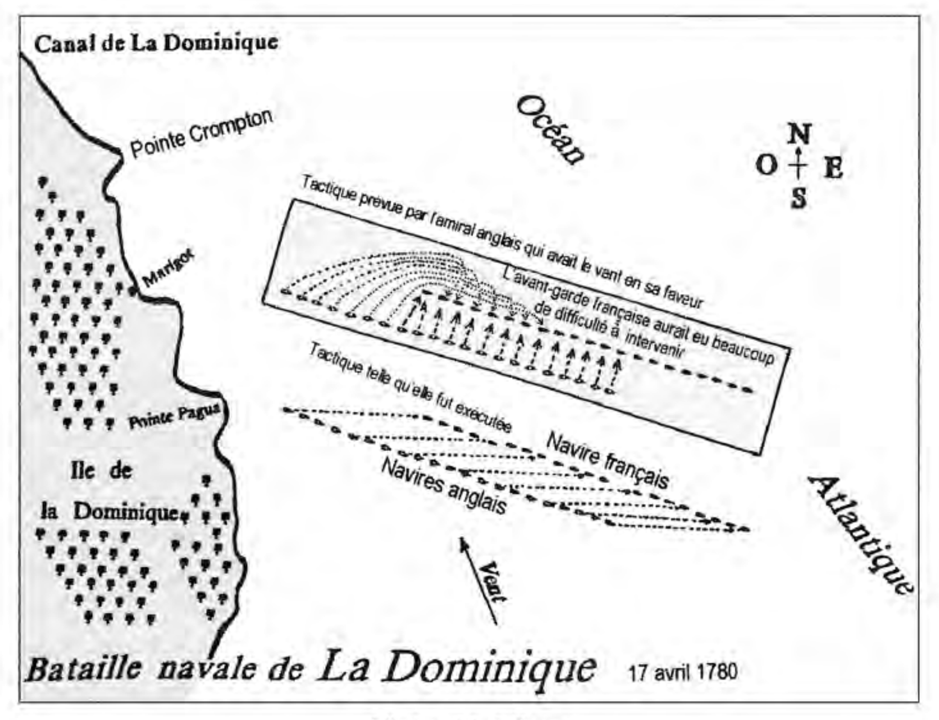
SOURCES ET LECTURES : ◆*Étude sur la vie et la mort de Guillaume Longue-Épée, duc de Normandie*, Paris, 1893. ◆*The Conspiracy of the Norman Barons against William the Bastard, Duke of Normandy*, MXLVII. Traduit du français de l'abbé E. Le Cointe, Londres, 1883. ◆*Un grand Feudataire, Renaud de Dammartin et la coalition de Bouvines, contribution à l'étude du règne de Philippe-Auguste...*, Henri Malo, Paris ; H. Champion, Paris, sans date. ◆*Monarchie et féodalité : 1137-1213*, André Castelot, Alain Decaux, Marcel Jullian, Jacques Levron, Robert Laffont, 1989. ◆*Philippe-Auguste et son siècle. Tableau historique et détaillé des guerres de ce souverain, de ses conquêtes et des grands événements survenus pendant son règne*, J.-B.-J. Champagnac, P.-C. Lehuby, Paris.

La Dominique. *Bataille navale de*

Date de l'action: 17 avril 1780.

Localisation: Île de la Mer des Antilles. Coordonnées géographiques moyennes de l'île: 15° 30' de latitude Nord et 61° 20' de longitude Ouest.

Conflit: Guerre de l'Indépendance américaine [5 septembre 1775 – 3 septembre 1783, Traité de Paris].



Collection privée de l'auteur

Contexte: Durant la nuit du 15, l'escadre française de l'amiral-comte de Guichen quitta Fort-Royal de la Martinique. Elle se trouvait, le lendemain 16 avril, au nord-ouest de l'île de Sainte-Lucie où elle attendit les Anglais. L'escadre anglaise s'approcha, se mit en ligne de bataille face aux 21 vaisseaux français de ligne, 3 frégates et deux brûlots. À bord des navires français avaient embarqué quelques compagnies en uniforme blanc du régiment de Champagne [2e régiment d'infanterie de Ligne], de Touraine [98e de Ligne], d'Enghien [100e de Ligne], de Viennois et d'Ausenois. D'autres troupes avaient embarqué sur les navires français, mais elles étaient en uniforme rouge, c'était les Irlandais du 94e régiment

d'infanterie de Ligne de Dillon et de la *Brigade irlandaise* du comte Walsh, avec le régiment de La Martinique, les Volontaires de Bouillé et quelques compagnies d'artillerie. Dans le but de se mettre *au vent* de la Dominique, Guichen passa la journée à essayer de remonter. Malgré cela, il ne parvint pas à prendre le vent aux Anglais qui manœuvraient en conséquence.

Le soir approchait et la ligne anglaise[1] sembla hésiter. Finalement, Rodney préféra attendre au lendemain pour attaquer.

Chefs en présence ◆**Royal Navy** : Sir George Bridge, baron Rodney, amiral anglais, né en 1717, mort en 1792. ◆**Marine royale** : Luc de Bouëxic, comte de Guichen[2].

Effectifs engagés ◆**Marine royale** : les 22 vaisseaux français n'avaient que 50 ou 74 canons chacun. Un seul, le vaisseau-amiral Le COURONNE, en avait 80. Au total *1 410 canons*[3]. ◆**Anglais** : les 22 vaisseaux anglais étaient tous de 74 à 90 canons. Le PRINCESS-OF-WALES, vaisseau-amiral, en avait 90. Au total, *2 014 canons, c'est-à-dire 604 de plus que les Français* (!).

Stratégie ou tactique : Rodney, qui avait le vent pour lui, avait prévu *d'attaquer la moitié de la ligne française avec la totalité de ses forces* ; ce qui lui aurait donné la *double supériorité*, puisqu'il avait déjà 2 014 canons contre 1 410 canons français[4]. Ce plan d'action portait tout le génie d'un Nelson à Aboukir[5] et à Trafalgar. Puis après la destruction de l'arrière-garde française, Rodney aurait attaqué et détruit le reste de l'escadre française. Rappelons que les Français, qui n'avaient pas le vent, ne pouvaient saisir, de ce fait, l'initiative de la manœuvre. Mais une erreur

---

1 Qui avait le vent et qui devait donc décider du moment de la bataille, les Français ne pouvant pas, de ce fait, s'approcher d'eux.

2 Lieutenant-général, né à Fougères en 1712, mort en 1790.

3 ***Ordre de bataille*** : **Escadre Blanche et Bleue** [avant-garde] : Le DESTIN [74 canons, capitaine Dumaitz], Le VENGEUR [64, Retz], Le SAINT-MICHEL [60, Aymar], Le PLUTON [74, La Marthonie], Le TRIOMPHANT [80, chef d'escadre Sade, capitaine Gras-Préville], Le SOUVERAIN [74, Glandevès], Le SOLITAIRE [64, Ciré de Champion], Le CITOYEN [74, Nieul]. **Escadre Blanche** [corps de bataille] : Le CATON [64, Framond], Le VICTOIRE [74, Albert-St-Hippolyte], Le FENDANT [74, chef d'escadre Vaudreuil], Le COURONNE [80, amiral de Guichen, capitaine Buor], Le PALMIER [74, chef d'escadre Monteil, capitaine Kéroulas de Cohars], L'INDIEN [64, Balleroy], L'ACTIONNAIRE [64, L'Archantel]. **Escadre Bleue** (arrière-garde) : L'INTRÉPIDE [74, Duplessis-Parscau], Le TRITON [64, Brun], Le MAGNIFIQUE [74, Brach], Le ROBUSTE [74, chef d'escadre de Grasse], Le SPHINX [64, Soulange], L'ARTÉSIEN [64, Peynier], L'HERCULE [74, Amblimont]. **Frégates** : L'IPHIGÉNIE [Kersaint], La COURAGEUSE [La Rigaudière], La MÉDÉE [Kergariou], La RÉSOLUE, La GENTILLE [La Villebrune]. **Corvettes** : La CÉRÈS [Framond], Le CHASSEUR [St-Georges], Le LIVELY [Le Poumelec], Le SANS-PAREIL [Mercey]. L'AIGLE, corvette anglaise capturée, portait le train d'artillerie. Le SAINT-LOUIS portait les canonniers.

4 « Si je me concentre alors qu'il [l'ennemi] se disperse, je peux utiliser la totalité de mes forces pour attaquer une fraction des siennes » [*L'Art de la Guerre*, Principe 13, chap. VI : « Points Faibles et Points Forts », voir *in fine*].

5 Si du moins, à Aboukir, l'idée était bien de Nelson et non pas d'un de ses officiers. Dans son œuvre, le théoricien militaire Mahan fait état de cette controverse entre historiens anglais [voir *Bataille navale d'Aboukir*].



de signalisation fit échouer ce magnifique plan. Ironie du sort, ce furent les Français qui réussirent à faire attaquer par plusieurs unités navales chacun des énormes *trois-ponts* anglais. Ce fut à cette époque que les nouveaux canons appelés « **caronnade** » furent employés dans les batterie marines et terrestres[6].

Résumé de l'action : Le lendemain, 17 avril, les deux flottes faisaient route parallèlement. Dès l'aube, les Anglais auraient pu attaquer, car le vent n'ayant pas changé et les Français restant en ligne de bataille, ils gardaient l'avantage. Mais il n'en fut rien ; les Anglais n'ouvrirent pas immédiatement la bataille. Rodney attendit que le soleil soit presque au zénith pour ouvrir le combat. Il semblait hésiter fortement. Les Anglais toujours au vent étaient les seuls à pouvoir s'approcher de la ligne française. À midi, Rodney donna enfin le signal qui ordonnait d'assaillir le navire correspondant dans la ligne ennemi. Le plan était bon ; Rodney comptait concentrer la totalité de ses forces sur la deuxième moitié de l'escadre française, à laquelle l'autre moitié ne pourrait que difficilement porter secours à cause de la direction du vent. Mais la ligne française était décalée *et l'ordre ne précisait pas s'il fallait attaquer l'ennemi situé à sa hauteur ou dans l'ordre numérique de la ligne de bataille*. Rodney voulait que chacun attaque à son niveau. Or, il vit Le STIRLING-CASTLE, vaisseau de tête anglais, délaisser L'INDIEN [9e français en ligne mais à son niveau] et s'élancer sur L'HERCULE [premier de la ligne française]. Voyant que tout le monde imitait Le STIRLING-CASTLE, Rodney abandonna son plan initial et fit de même. À midi moins dix, donc, la ligne anglaise se laissa porter sur la ligne française, vaisseau contre vaisseau. Bientôt, un immense ouragan de bruit s'éleva ; c'étaient les milliers de canons qui tonnaient furieusement tout au long de la double rangée de vaisseaux. Le SANDWICH [90 canons] de l'amiral Rodney se mit à tirer sur Le COURONNE [80 canons] qui portait la marque de Guichen. À côté naviguait Le TRIOMPHANT[7], suivi du FENDANT [74 canons, capitaine de Vaudreuil].

La bataille au canon dura plus de quatre heures : de 12 h 45 à 17 h. Dans le secteur de la Division de Grasse, elle fut extrêmement violente. L'AJAX anglais, gravement avarié, dut se faire culer pour se sortir d'un mauvais pas. Au centre, le navire-amiral de Rodney, Le SANDWICH [3-ponts ; 90 canons], pris entre le vaisseau-amiral français La COURONNE, Le FENDANT et Le TRIOMPHANT, fut presque entièrement démâté ; il reçut 80 boulets dont trois sous la ligne de flottaison. Rodney dut hisser sa marque sur un autre navire-amiral. L'INTREPID[8], pour sa part, lançait des signaux de détresse. À l'arrière, Le SAINT-MICHEL [français, capitaine d'Aymard] fut fort mal traité.

6 Ils étaient fondus dans la ville écossaise de **Loch Carron** [donc on peut écrire carronade ou caronnade], au pied du mont Ben Attow [qui culmine à 1 015 m] dans les Highlands, par la **Carron Company Ironworks**, d'où leur nom. Il s'agissait de canons courts, qui furent remplacés plus tard par des canons rayés. Plus courts et plus légers que les autres, ils avaient une chambre à poudre semblable à celle des mortiers.

7 Soixante-quatorze canons avec le chef d'escadre comte de Larde.

8 Anglais aussi, bien entendu.



Le 18, au crépuscule, les Français ne virent plus la flotte anglaise qui avait décroché pour retraiter. Elle ne fut aperçue que le 19, alors qu'elle était sous le vent.

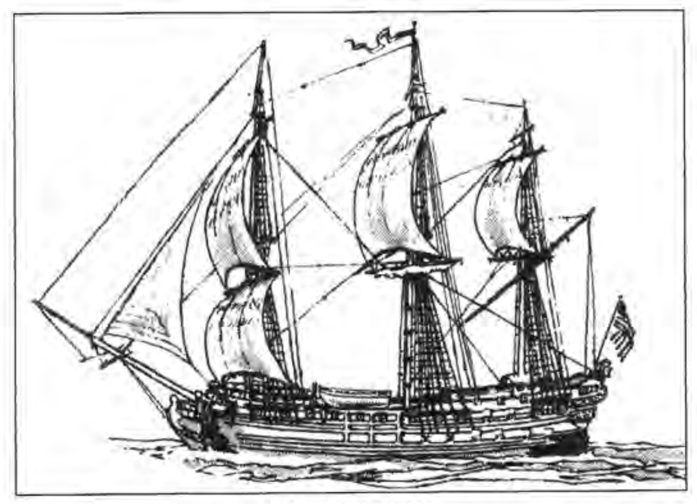
Pertes ◆À peu près 800 tués et blessés de part et d'autre.

Conséquence de cette défaite anglaise: Les deux amiraux réclamèrent officiellement la victoire, mais Rodney avoua dans une lettre que l'amiral français avait été bien secondé, mais que « *the British flag was not properley supported* ». En effet, même si les deux escadres étaient numériquement égales, l'escadre française comptait 604 canons de moins que l'escadre anglaise.

SOURCES ET LECTURES : ◆*Private Sea Journals, 1778-1782, kept by Admiral Sir Thomas Pasley, Bart., when in command of H. M. Ships Glasgow [...] Sybil [...] and Jupiter...* publié par Rodney M. S. Pasley, J. M. Dent & Sons, Londres et Toronto, 1931. ◆*The Life and Correspondence of the Late Admiral Lord Rodney*, Godfrey Basil Mundy, 2 vol., Londres, 1830. ◆*Naval researches; or, a candid inquiry into the conduct of Admirals Byron, Graves, Hood, and Rodney, in the actions off Grenada, Chesapeake, St. Christopher's, and of the ninth and twelfth of April, 1782: being a refutation of the plans and statements of Mr. Clerk, Rear Admiral Ekins and others. Illustrated, etc.*, capitaine de la Royal Navy Thomas White, Devonport Printed, Londres, 1830. ◆*News from Admiral Rodney. Extract of Letter from Admiral Rodney to Mr. Stephens dated in Carlisle Bay, Barbadoes, May 31, 1780*, George Brydges Rodney, 1st Baron, Londres, 1780.

Douvres. *Combat naval de*

Date de l'action: 30 août 1548.



Le BONHOMME-RICHARD,
John Paul Jones avait reçu l'autorisation du roi de France, Louis XVI, d'arborer le nouveau drapeau américain afin de braver l'Angleterre dans ses propres eaux territoriales. Jones est donc considéré aujourd'hui comme le fondateur de la Marine des États-Unis d'Amérique.
In Larousse Universel en 2 volumes – Vol. I – @ Archives Larousse

Localisation: Côte anglaise de la Manche. Coordonnées géographiques: 51° 08' de latitude Nord et 01° 19' de longitude Est.

Conflit: Guerre anglo-écossaise, participation française. La France et l'Angleterre étaient officiellement en paix depuis le 17 juin 1546.

Contexte: La régente d'Écosse, la Française Marie de Guise, mère de Marie Stuart, avait lancé un appel à la France qui envoya une flotte en juin 1548.

Chefs en présence ◆**Français**: vice-amiral de La Meilleraye. ◆**Anglais**: amiral William Howard.

Effectifs engagés ◆**Anglais**: 18 vaisseaux de guerre. ◆**Français**: le convoi comptait une quarantaine de transports de troupes et une seule galère d'escorte.

Stratégie ou tactique: Inconnue.

Résumé de l'action: La maladie et la faim sévissaient parmi les équipages des transports ayant servi à amener le Corps expéditionnaire français en Écosse. Les Écossais, soit par misère, soit pour toute autre raison, refusaient de donner des vivres aux Français venus les aider. Chaque jour, de nombreux marins morts devaient être immergés. Le vice-amiral de La Meilleraye, qui ne tenait pas à réquisitionner des vivres dans ce pays trop pauvre, décida donc de quitter l'Écosse pour retourner en France. Quelques vaisseaux de guerre furent chargés d'escorter les navires de transport vides. Or, au large de Douvres, les traînards, escortés par *un seul* navire de guerre, tombèrent sur les 18 navires de guerre de l'escadre anglaise de William Howard. Après un furieux combat, 12 transports de queue tombèrent entre les mains des Anglais.



Conséquence de cette défaite française : Douze transports français furent pris. Les pertes anglaises sont inconnues.

SOURCES ET LECTURES : ◆ *The Book of Dover. Cinque Port, Port of the Passage, Gateway to England*, Ivan Green, Barracuda Books, Chesham, 1978. ◆ *Flodden : the Anglo-Scottish War of 1513*, Charles Kightly, Almark Publishing, Londres, 1975. ◆ *The Scottish War of Independence : a Critical Study*, par Evan Macleod Barron, J. Nisbet & Co., Londres, 1914. ◆ *For the Lion ; a History of the Scottish Wars of Independence*, par Raymond Campbell Paterson, Éditeur : John Donald, Édimbourg, 1996. ◆ *Navies and Nations : Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860*, Jan Glete, Almqvist & Wiksell International, Stockholm, 1993. ◆ *Warfare at Sea, 1500-1650 : Maritime Conflicts and the Transformation of Europe*, Jan Glete, Publication, Routledge, Londres, 2000.

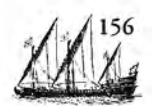
L'Écluse. *Bataille navale de*

Autre nom: Battle of **Sluis** [ou Sluys].

Date de l'action: 24 juin 1340.

Localisation: L'estuaire de la Zwyn, aux Pays-Bas. La Zwyn est aujourd'hui un mince filet d'eau qui sert de frontière entre la Belgique et les Pays-Bas. *Sluis* [L'Écluse en Hollandais], Dammes et Bruges sont aujourd'hui fort éloignées de la mer. Coordonnées géographiques: 51° 18' de latitude Nord et 03° 24' de longitude Est.

Collection privée de l'auteur



Conflit: Guerre de Cent Ans, 1337-1453. Guerre de Succession de France. Premières campagnes.

Contexte: À la mort du roi de France, Philippe Le Bel [1328], la couronne passa à son **petit-neveu**, qui devint Philippe VI. Mais Édouard III Plantagenêt, roi d'Angleterre depuis l'année précédente et **petit-fils** de Philippe Le Bel, *revendiqua avec raison le trône de France, comme étant avant Philippe dans l'ordre de succession des prétendants*. Cette injustice à l'égard du roi d'Angleterre fit que la guerre devint inévitable. Comme depuis quinze ans, la marine de guerre française avait été négligée, Philippe VI chargea Quiéret d'organiser une escadre pour ramener Édouard III à la raison. Quiéret et Béhuchet commencèrent à parcourir les mers afin de s'emparer de gros navires – anglais pour la plupart – qui formeraient la base de la flotte française: raids français sur Portsmouth [24 mars 1338], sur Guernesey [fin de mars 1338], sur Arnemuiden [23 septembre 1338], sur Southampton [6 octobre 1338]. La même année, raids français de représailles sur la côte du Kent[1]. L'enchaînement de la violence...

Enfin, au début de 1340, *la Grande Armée de la Mer*, destinée à aller châtier Édouard III en Angleterre même, était prête. Tous les équipages de *bateaux de pêche* de Normandie avaient été réquisitionnés.

Le 8 juin, l'immense flotte française jeta l'ancre dans le Zwyn [Zwin]. Elle avait pour consigne d'empêcher le roi Édouard III, en provenance d'Angleterre, de débarquer sur le continent, en passant par Bruges.

Chefs en présence ◆**La flotte anglaise** était commandée par le roi d'Angleterre Édouard III Plantagenêt, chef déterminé et intelligent. ◆**La flotte française** était dirigée par deux amiraux improvisés: Hugues Quiéret[2] et Nicolas Béhuchet[3]; et en sous-ordre par le vice-amiral Hélié et par le capitaine Matthieu Quiefdeville de Dieppe. Le capitaine génois Barbanera [Barbe Noire] commandait les galères génoises dont les services avaient été retenus.

Effectifs engagés ◆**Les Anglais** possédaient 190 gros navires montés par 35 000 hommes d'armes et marins[4], dont 12 000 archers armés *d'arc longs gallois*, le « long bow » à tir trois fois plus rapide que les armes des 500 arbalétriers français. Un peu plus de 50 autres navires de toutes tailles montés par 8 000 Flamands se joignirent aux Anglais et attaquèrent les Français à revers. Édouard III « Roi de France et d'Angleterre[5] » avait regroupé tous les gros navires d'Angleterre et des Cinque Ports. Au total, donc, les Anglo-Flamands alignaient 240 vaisseaux dont

1 Mais en 1339, raids de représailles anglais sur Le Tréport, Boulogne.
2 Ancien sénéchal de Beaucaire mais médiocre marin.
3 Ancien percepteur d'impôts.
4 Chiffres d'Édouard III lui-même.
5 Les rois d'Angleterre conservèrent ce titre et les fleurs de lis, au premier et au quatrième quartier de leur blason, jusqu'en 1802, lorsque la Paix d'Amiens mit un terme à la Deuxième coalition.



le tonnage atteignait presque le double des navires français, et 43 000 hommes.
◆**Les Français** avaient peu de navires royaux mais beaucoup de vaisseaux d'armateurs privés : une masse hétéroclite de 202 navires de commerce et de pêche de toutes tailles encadrés de quelques gros navires de guerre pris aux Anglais quelque temps auparavant : Le CHRISTOPHE-DE-LA-TOUR[6], Le SAINT-GEORGES, Le COQUE-À-BEC, Le SAINT-NICOLAS... 20 000 hommes formaient les équipages de la flotte française.

En moyenne, les navires français transportaient 99 hommes et les navires anglais, plus gros, 184 ; presque le double.

Stratégie ou tactique : *Défensive* pour les Français et *offensive* pour les Anglais. L'inexpérience tactique des deux amiraux français créa une situation sans issue pour les Français pris dans le piège d'un estuaire, sur des navires (embossés) *enchaînés* les uns aux autres[7] et, de ce fait, incapables de manœuvrer et de porter secours aux navires assaillis par l'ennemi. Les amiraux français avaient transformé leur flotte en forteresse flottante très vulnérable à l'incendie. Ils devaient faire face à un roi d'Angleterre qui savait fort bien utiliser dans ses manœuvres les courants de marée, les vents, l'éblouissement du soleil ainsi que *l'arc long gallois à tir rapide*, lequel « nettoyait » les ponts français avec grande efficacité. La présence de quelques *canons* sur certains navires français et anglais est aussi à signaler.

Les deux amiraux français, contrairement à ce que proposait le compétent Barbanera, refusèrent de ranger leur flotte en haute mer et la gardèrent entassée dans cet estuaire étroit, sans possibilité de manœuvre. Et cela, malgré l'hostilité envers les Français des populations riveraines du Swyn. La rivalité entre les deux amiraux français ajouta aussi à la confusion. La présence des 12 000 archers anglais, armés du « *long bow* » gallois à tir trois fois plus rapide que les 500 arbalétriers français, augmenta le déséquilibre déjà important créé par la supériorité numérique des 43 000 Anglo-Flamands et par le fort tonnage des navires anglais.

L'amiral Quiéret rangea donc la flotte française dans l'embouchure de la Zwyn. Il forma trois lignes parallèles à la côte, dos à la terre, proue vers la mer, l'aile gauche vers l'embouchure et l'aile droite en face de L'Écluse. Quiéret ordonna aux équipages d'enchaîner les navires les uns aux autres. De plus, chaque navire jeta ses ancres de façon à s'immobiliser totalement. Sur les ponts s'élevèrent de gros parapets de pierre ou de madriers destinés à protéger les combattants contre les projectiles de l'ennemi. Cinq gros vaisseaux non enchaînés à leurs voisins furent répartis en avant de la première ligne afin d'utiliser leurs bombardes. Des

---

6 C'était The CHRISTOFER pris aux Anglais à Arnemuiden.
7 Ce combat doit être comparé à la Bataille d'Aboukir pour comprendre que chaque fois que les amiraux français se sont battus en position statique, le dieu de la guerre leur a refusé la victoire.



vaisseaux pris aux Anglais et rebaptisés : Le CHRISTOPHE-DE-LA-TOUR, L'ÉDOUARDE, La CATHERINE, La ROSE et Le SAINT-GEORGES[8]. Ce fut aux mâts de ce dernier que les deux amiraux français hissèrent leur marque. Les galères de Barbanera assuraient la protection du côté du large.

Résumé de l'action : Le 8 juin, lors de l'arrivée de la flotte française, fut commise la première faute qui devait aliéner aux Français les populations locales déjà passablement hostiles : le capitaine génois Barbanera, mercenaire à la solde des Français, pilla la rive zélandaise et massacra 300 indigènes dans l'île néerlandaise de Cadzand. Les Français allaient vite payer cette erreur.

À l'époque, l'estuaire de la Zwyn était un large et profond cul-de-sac. Depuis 1337, l'île de Cadzand restait démantelée, L'Écluse ne reçut des remparts qu'à la fin du siècle. Damme, sur la rive gauche, et Bruges, au fond de l'entonnoir, demeuraient hostiles. Les grandes digues, sur les rives, enfermaient les Français dans une souricière.

À midi, le 23, la flotte d'Édouard III fit relâche pour la nuit devant les dunes de Blankenberghe. Le roi avait hissé sa marque sur Le THOMAS. Là, les pêcheurs hollandais vinrent le renseigner sur les positions des Français. Édouard décida d'attaquer le lendemain, 24 juin, fête de la Saint-Jean. Mais Barbanera avait lui aussi aperçu la flotte anglaise. Il alla immédiatement conseiller à Quiéret d'abandonner ce cul-de-sac mortel, mais ce dernier refusa : « Honni soit qui s'en ira d'ici ! », répondit simplement Quiéret en voyant que Barbanera, chef plein d'expérience, se préparait à fuir la souricière de la Zwyn. Cela n'empêcha pas Barbanera de s'éloigner de la bataille avant qu'il ne fût trop tard pour ses galères.

Le 24 au matin, le vent soufflait vers la terre. Édouard rangea sa flotte en bataille et attendit que la marée se mette à monter pour la pousser vers la côte. Ainsi, il allait utiliser avec génie le vent et le flux, la marée montante, pour se lancer à l'assaut. Vers 11 h, lorsque les Français eurent le soleil dans les yeux, Le THOMAS donna le signal de l'assaut. Accompagné de ses plus gros navires, Édouard III s'élança contre les gros navires français isolés devant les lignes : Le CHRISTOPHE-DE-LA-TOUR et Le SAINT-GEORGES.

Les Anglais criaient « Saint-George ! », les Gascons[9] « Guyenne ! » et les Français « France ! » Les archers anglais les arrosèrent d'abord d'une pluie de flèches et les soldats se préparèrent à l'abordage. Les canons français, embarqués sur ces deux navires, tirèrent avec fracas. Une galère anglaise s'engloutit presque immédiatement avec à son bord de nombreuses dames de la cour royale d'Angleterre, qui avaient voulu assister de trop près à un combat naval pour en ressentir le

---

8 Tout le monde aura reconnu les vaisseaux pris aux Anglais à la Bataille d'Arnemuiden, 21 mois auparavant.

9 Proanglais.



grand frisson. Lorsqu'il aborda Le SAINT-GEORGES, navire amiral de Béhuchet et de Quiéret, Le THOMAS lui-même était criblé d'impacts de boulets de canons. Deux navires anglais se jetèrent sur Le CHRISTOPHE sans que les autres navires français, enchaînés les uns aux autres, ne puissent venir à son aide. La terrible mêlée commença: épées, piques, haches, pots de feu; tout était bon. Béhuchet réussit à se battre en combat singulier contre Édouard III et le blessa à la cuisse. Cela lui valut d'être pendu à une vergue dès qu'il fut capturé par les Anglais.

Les navires anglais encore en état de combattre s'agglutinaient aux navires français isolés et à ceux de la première ligne. Les survivants de chaque navire conquis étaient immédiatement exterminés. Après huit longues heures de combat acharné, les cinq navires français non enchaînés furent enfin capturés. Grièvement blessé, Quiéret eut la tête tranchée; Béhuchet fut pendu pour avoir blessé le roi[10]. Pendant ce temps, les lignes de navires français enchaînés avaient été soumises au tir meurtrier des archers anglais. Leurs ponts se couvraient de cadavres.

La nuit tomba, à peine éclairée par les lueurs des navires incendiés. Les Anglais épuisés avaient rompu le combat pour la nuit, décidés sans doute à le reprendre le lendemain. Seuls les gémissements des milliers de mourants français et anglais troublaient le calme nocturne. Soudain, des ombres furtives d'embarcations légères se glissèrent dans le dos des Français. Une multitude de 8 000 Flamands arrivait de toute la région avoisinante afin de faire payer aux Français le massacre que leurs mercenaires génois avaient perpétré quelques jours auparavant. Dans l'obscurité, ils égorgeaient les mourants, les blessés et les dormeurs de la troisième ligne française enchaînée. Le combat reprit avec violence. La division mercenaire de 24 galères génoises de Barbanera profita de la confusion pour s'enfuir définitivement et échapper ainsi au massacre.

Profitant de ce secours longtemps attendu par Édouard III[11], les Anglais se relancèrent dans la bataille afin d'en finir. Ce fut alors aux Français de rompre le combat et d'essayer de fuir ce piège mortel. Environ 35 navires français, encore en état de naviguer, réussirent à trancher leurs amarres et à percer les lignes anglaises[12].

Pertes ◆**Les Anglais** souffrirent des pertes de 9 000 tués, dont la fleur de la noblesse. ◆**Les Français** perdirent 166 navires et 15 000 hommes, tués, noyés ou prisonniers.

10 La peine de mort par décapitation était réservée à la noblesse. Béhuchet fut condamné à une peine infamante [la pendaison] réservée habituellement au peuple, car il avait blessé le roi.

11 Le roi d'Angleterre avait envoyé à plusieurs reprises des demandes d'intervention aux riverains flamands pour qu'ils prennent les Français à revers et devant leur manque de coopération, il avait suspendu le combat.

12 Ils regagnèrent la France avec 5 000 rescapés.



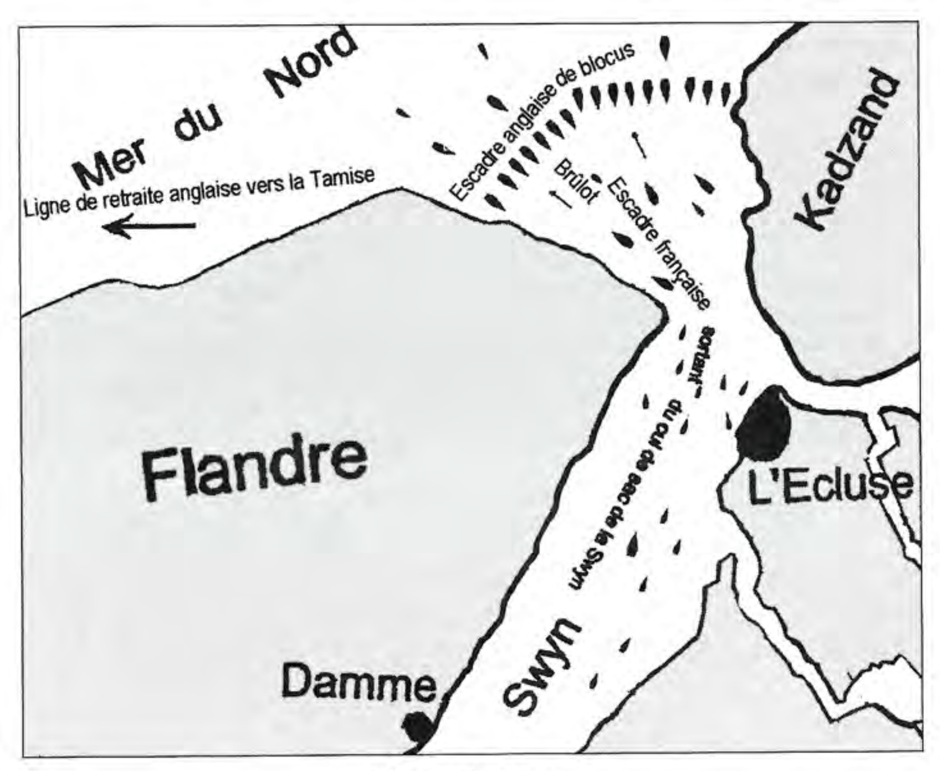
Conséquence de cette défaite française: La guerre de Cent Ans commençait. Édouard III réussit à regagner le continent. Les Anglais gardèrent la maîtrise de la Manche. Stratégiquement, Édouard ne sut pas exploiter cette victoire. Il se contenta de mettre le siège devant la ville française de Tournai qu'il avait promise aux Flamands au cas où ils le reconnaîtraient comme *roi de France*. Le siège dura deux mois, à grands renforts d'artillerie. Mais comme les Anglais perdaient du terrain en Gascogne et surtout en Écosse où ils venaient de se faire prendre Perth, Édouard III, découragé, leva le siège de Tournai et accepta, le 25 septembre, *la Trêve d'Esplechin* qui devait durer jusqu'au 22 juin 1341. La deuxième campagne de Flandre du roi d'Angleterre se terminait, comme la première, en désillusion.

SOURCES ET LECTURES : ◆*Sea Fights, from Sluys to Navarino : a popular account of the most important actions in which the British Navy has been engaged*, Jewry [Valentine], Laura, Londres, 1868. ◆*Chroniques de Flandre, de Hainaut et d'Artois au temps de la guerre de Cent Ans (1328-1390)*, Jean Froissart, traduction de D. Poulet, Impr. le Limonaire, Troesnes, 1987. ◆*Istore et croniques de Flandres d'après les textes de divers manuscrits*, baron Kervyn de Lettenhove, F. Hayez, imprimeur, Bruxelles, 1879. ◆*Les Premiers Valois et le début de la guerre de Cent Ans*, Alfred Coville, Paris, J. Tallandier, 1980. ◆*Les Préliminaires de la guerre de Cent Ans, la papauté, la France et l'Angleterre, 1328-1342*, Eugène Déprez, Slatkine, Genève, 1975.

L'Écluse. *Bataille navale de*

Date de l'action: 12-14 mai 1385.

Localisation: Embouchure de la Zwyn [Flandre], la Sluis aujourd'hui. Coordonnées géographiques: 51° 18' de latitude Nord et 03° 24' de longitude Est.



Collection privée de l'auteur

Conflit: Guerre de Cent Ans, 1337-1453. Guerre anglo-écossaise. Expédition française d'Écosse.

Contexte: La trêve entre la France et l'Angleterre expira le 1er mai 1385. L'Écluse fut choisie comme base de départ pour envoyer un Corps expéditionnaire français en Écosse. Les Français transportèrent sans difficulté troupes et matériel de l'embouchure de la Seine jusqu'à L'Écluse.

Chefs en présence ◆L'amiral Jean de Vienne commandait le Corps expéditionnaire français à destination de l'Écosse. ◆La flotte anglaise était sous le commandement de l'amiral Thomas Percy et de l'amiral John Radyngton.



Effectifs engagés ◆**Français** : 4 000 hommes. L'escadre française comptait entre 65 et 183 voiles[1]. ◆**Anglais** : un nombre équivalent.

Stratégie ou tactique : Charles VI de France avait résolu d'envoyer en Écosse des troupes commandées par l'amiral Jean de Vienne en *opération de diversion stratégique* pour aider l'insurrection écossaise et, en même temps, pour attirer les forces anglaises dans le nord de l'île de Grande-Bretagne pendant qu'une autre armée française débarquerait dans le Sud avec le connétable de France.

Résumé de l'action : L'escadre française allait quitter L'Écluse, quand des vents violents du nord-ouest se levèrent, amenant la flotte anglaise [12 mai] qui désirait bloquer l'escadre française dans le cul-de-sac de L'Écluse, opération destinée à contrecarrer ses plans d'invasion de l'Écosse. Déterminé à sortir coûte que coûte, l'amiral français Jean de Vienne renforça son artillerie de sept canons portatifs. De plus, un événement fortuit vint favoriser les Français : dans la nuit, des bâtiments prussiens désertèrent les lignes anglaises. Après avoir coupé leurs amarres, ils se laissèrent dériver vers les vaisseaux français et leurs livrèrent les marins anglais qui complétaient leurs équipages de même que leurs pavillons anglais. En représailles, les Anglais pillèrent six autres bâtiments hanséatiques de Prusse qui leur étaient restés loyaux[2]. [*Sic* !]

Les 13 et 14 mai, les navires anglais fermèrent carrément l'embouchure de la Zwyn. Alors, Jean de Vienne décida de forcer le blocus par une attaque en force. À la tête de 183 embarcations de toutes grosseurs – allant de la simple barque à la nef[3] –, les Français s'élancèrent contre les lignes anglaises de blocus. Les Anglais leur envoyèrent un brûlot sans pouvoir les arrêter. Le combat acharné dura plusieurs heures. Finalement, les Anglais décrochèrent, quittèrent la zone de bataille, traversèrent la Manche pour venir s'embosser à l'embouchure de la Tamise dans le but de couvrir les abords de Londres, laissant ainsi la voie libre en direction de l'Écosse.

Pertes ◆Inconnues.

Conséquence de cette défaite anglaise : Vers le 20 mai, la partie transports et logistique du Corps expéditionnaire français put lever l'ancre en direction de l'Écosse. L'ensemble du convoi gagna le large, observé de loin par des navires anglais qui ne s'opposèrent pas à l'invasion. Les Français débarquèrent à Dunbar et à Leith[4], mais durent se loger dans les villages environnants, car la capitale écossaise [Édimbourg] ne comptait alors que 400 maisons. Au début de juillet, une armée franco-écossaise s'ébranla vers l'Angleterre sous le commandement de Jean de Vienne.

---

1 Suivant les historiens. La plupart étaient de simples embarcations.
2 À la grande satisfaction des Français qui voyaient leurs ennemis s'auto-détruire.
3 D'autres disent 65 voiles.
4 Port d'Édimbourg.



SOURCES ET LECTURES : ◆*The History of the Wars in Scotland, from the Battle of the Grampian Hills in the Year 85, to the Battle of Culloden in the Year 1746*, John Lawrie, Édimbourg, 1783. ◆*The naval and military history of the wars of England ; including, the wars of Scotland and Ireland, etc.*, Thomas Mante, publié par l'auteur à Londres, entre 1794 ? et 1801 ? 6 vol. ◆*Jean de Vienne, amiral de France, 1341-1396*, par le Marquis Terrier de Loray, Librairie de la Société bibliographique, Paris, 1877. ◆*L'amiral Jean de Vienne*, L. Pingaud, publication à Besançon par Imprimerie de Jacquin, 1869.

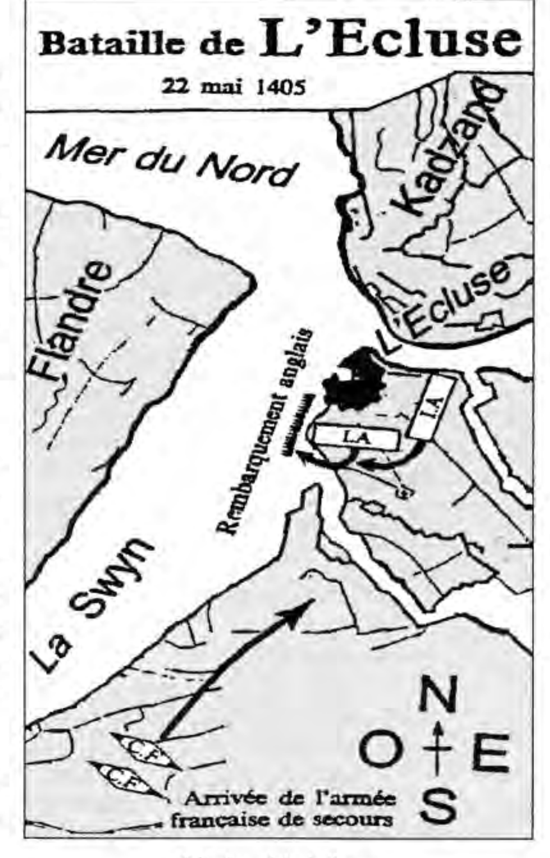
L'Écluse. *Bataille navale de*

Date de l'action: 22 mai 1405.

Localisation: Ville de l'estuaire de la Zwyn, aux Pays-Bas. La Zwyn est aujourd'hui un mince filet d'eau qui sert de frontière entre la Belgique et les Pays-Bas. Sluis[1], Dammes et Bruges sont aujourd'hui fort éloignées de la mer. Coordonnées géographiques: 51° 18' de latitude Nord et 03° 24' de longitude Est.

Conflit: Guerre de Cent Ans, 1337-1453. Guerre anglo-galloise.

Contexte: La France, qui voulait aider les Gallois insurgés contre l'occupant anglais, envisageait d'envoyer, à la demande du prince gallois Owen Glyndowr[2], des renforts pour le Corps expéditionnaire français au Pays de Galles. Ces troupes se concentrèrent à L'Écluse. Alors, l'amiral Thomas de Lancastre, fils du roi d'Angleterre, se mit en travers de ce projet.



Collection privée de l'auteur

Chef en présence ◆L'escadre anglaise était commandée par l'amiral Thomas de Lancastre.

Effectifs engagés ◆L'escadre anglaise comportait[3] 42 navires, 600 hommes d'armes et 1 200 archers. Selon l'Anglais Wylie, elle totalisait une centaine de navires et 5 000 hommes. Le Corps de débarquement anglais comptait 3 000 hommes.

Stratégie ou tactique: Attaque surprise. Destruction de vaisseaux marchands puis débarquement d'un Corps d'assaut pour attaquer la citadelle.

Résumé de l'action: Après une démonstration devant Dunkerque et Nieuport, Lancastre se dirigea vers L'Écluse pour attaquer les Français. Le 22 mai, il se glissa dans le chenal de la Zwyn et y détruisit des navires marchands français pour une

1 Qui signifie L'Écluse en néerlandais.
2 Conformément au traité d'alliance de 1404.
3 Selon La Roncière, *Histoire de la Marine française*.



valeur de 150 à 200 000 ducats d'or. Quatre navires de Hambourg, à l'ancre dans le port, furent aussi livrés aux flammes. Lancastre fit alors débarquer une colonne de 3 000 soldats pour attaquer la citadelle de L'Écluse tenue par une garnison franco-flamande. Mais malgré les assauts renouvelés et les attaques, la garnison tint ferme et donna au duc de Bourgogne le temps de rassembler une armée de secours.

Lorsque surgirent effectivement ces secours, le Corps de débarquement anglais rembarqua, talonné par l'avant-garde française, et la flotte anglaise reflua jusqu'à l'embouchure de la Zwyn. Mais à ce moment apparurent sur eux trois caraques génoises qui voulaient s'introduire dans la Zwyn. Renforcées jusqu'à mi-mâts d'un parapet couvrant 200 arbalétriers, elles se jetèrent délibérément sur la flotte anglaise dix fois plus nombreuse. Après un combat sanglant, elles succombèrent sous le nombre, mais non sans avoir fait subir aux Anglais de lourdes pertes. À tel point que ces derniers firent demi-tour et retraitèrent vers Saint-Vaast-La Hougue.

Pertes ◆Inconnues.

Conséquence de cette attaque: La Zwyn fut débloquée et la citadelle de L'Écluse ne fut pas prise. Des renforts purent être acheminés par les Français au Pays de Galles pour aider Owen Glyndowr.

SOURCES ET LECTURES : ◆*The Revolt of Owain Glyn Dwr [Owen Glendower]*, Robert Rees Davies, Oxford University Press, Oxford, New York, 1995. ◆*Military Institutions on the Welsh Marches : Shropshire, A.D. 1066-1300*, Frederick C. Suppe, The Boydell Press, Woodbridge [G.B.], 1994. ◆*The Talies in Tradition : a Quest for the Welsh Identity*, Emyr Humphreys, Publication Seren Books, Bridgend [G.B.], 1989. ◆*Histoire du pays de Galles*, Hervé Abalain, préface d'Yves Le Gallo, J.-P. Gisserot, Paris, 1991.

Falmouth. *Combat naval de*

Date de l'action: 6 juillet 1544.

Localisation: Angleterre. Coordonnées géographiques: 50° 08' de latitude Nord et 05° 04' de longitude Ouest.

Conflit: Guerre entre la France et l'Empire de Charles Quint [Saint-Empire Romain germanique et Empire espagnol réunis]. Participation française à la guerre de l'indépendance de l'Écosse.

Contexte: Les escadres des deux nations tâchaient « d'insulter » les côtes du pays ennemi ou d'intercepter ses convois.

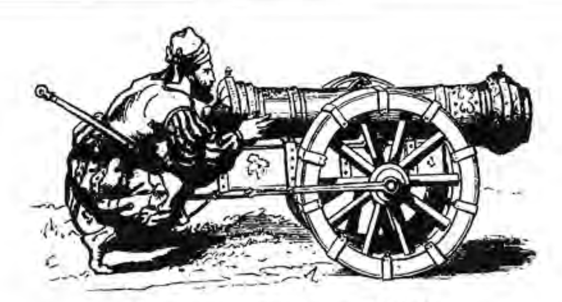
Stratégie ou tactique: Abordage et artillerie.

Résumé de l'action: Quatre navires de guerre français croisaient au large de la côte anglaise. Ils attaquèrent Falmouth le 6 juillet 1544, où mouillait un convoi de navires anglo-hispano-flamands. Après un combat *à l'abordage*, acharné durant plusieurs heures, les Français s'emparèrent de onze bâtiments[1].

Pertes ◆Inconnues.

Conséquence de cette défaite anglaise: Le convoi de vaisseaux de transport fut pratiquement détruit.

SOURCES ET LECTURES : ◆*The Reign of Charles V*, William S. Maltby, Palgrave, Basingstoke, 2002. ◆*The History of Falmouth (Cornwall)*, James Whetter, publication à Redruth par Dyllansow Truran, 1981. ◆*Step back in time along the Packet walkway. Your guide to Falmouth's famous heritage sites and heritage trail*, Falmouth, Packet Newspapers, 1996. ◆*History and Description of the town and harbour of Falmouth. With two charts of the harbour*, R. Thomas, Ingénieur civil, publié par J. Trathan, Falmouth, 1827.



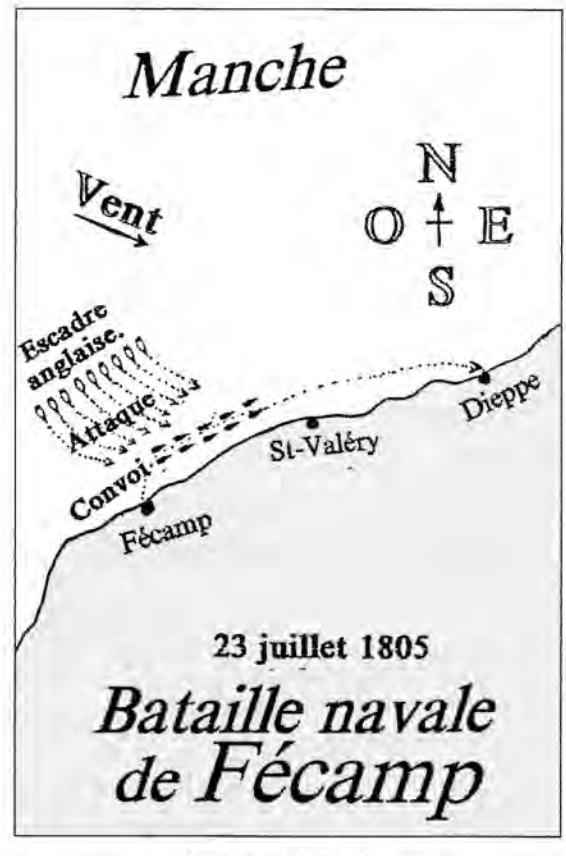
Canon de campagne sur roues (XVIe siècle)
Bibliothèque de l'Université Laval

1 Les détails du combat restent inconnus. Le combat se déroula probablement sans idée de manœuvre.



Fécamp. *Bataille navale de*

Date de l'action: 23 juillet 1805.



Collection privée de l'auteur

Localisation: Port du nord de la France. Coordonnées géographiques : 49° 45' de latitude Nord et 00° 22' de longitude Est.

Conflit: Guerres du Premier Empire [18 mai 1804 – 1814 et 1815]. Troisième coalition, du 8 avril 1805 au Traité de Presbourg, 26 décembre 1805.

Contexte: La division du capitaine de vaisseau Hamelin s'adjoignit à Fécamp deux canonnières ainsi que quelques bateaux-canonniers et péniches qui se trouvaient dans ce port. Ainsi renforcé, le capitaine Hamelin appareilla[1] sous les yeux d'une escadre anglaise de blocus. Les Anglais se bornèrent d'abord à observer ses mouvements. Mais le vent était devenu plus fort et la mer grosse, circonstances qui donnaient l'avantage aux bâtiments anglais, plus gros ; ils s'avancèrent donc pour attaquer la division française.

Chefs en présence ◆**Marine impériale**: capitaine Hamelin ; capitaine de frégate Roquebert. ◆**Royal Navy**: amiral Calder.

Stratégie ou tactique: Aucun abordage à cause du mauvais temps. La bataille ne fut qu'une longue canonnade. Les Anglais n'attaquèrent pas en lignes parallèles, mais plutôt en colonne dirigée tantôt vers l'arrière-garde, tantôt vers l'avant-garde.

Résumé de l'action: Les Anglais s'attaquèrent plus particulièrement à l'arrière-garde française qui était protégée par la corvette-canonnière L'AUDACIEUSE. Le capitaine de frégate Roquebert, commandant ce bâtiment, combattit avec

[1] Le 23 juillet à 5 h.



beaucoup de mordant. Hamelin, qui marchait en tête, voulut porter secours à son arrière-garde. Il vira de bord avec sa corvette-canonnière La FOUDRE et vint se poster en avant de L'AUDACIEUSE.

Les deux corvettes-canonnières ainsi ralliées serrèrent les Anglais au feu jusqu'à petite portée de fusil et firent jouer sur eux, simultanément, l'artillerie et la mousqueterie. Les Anglais forcèrent leurs voiles pour se tirer du feu meurtrier des corvettes et se porter sur une partie de la ligne où ils n'auraient à combattre que les canonnières et les bateaux plats qu'ils supposaient, à cause de la grosseur de la mer, hors d'état de se servir avantageusement de leur artillerie. Mais les artilleurs français montraient de l'efficacité. L'enseigne de vaisseau Hilaire commandait trois canonnières dont les affûts à coulisses ne permettaient pas de tirer par le travers. Il fit virer les canonnières de bord et courir droit sur les bâtiments anglais en faisant feu par devant. Ce feu qui se croisait avec celui des bâtiments français demeurés en ligne obligea les Anglais à prendre le large.

Deux heures après, les bâtiments anglais avaient réparé leurs avaries et changé quelques voiles. Ils revinrent à la charge. La bataille fut exécutée à bout portant. Les cris de « À l'abordage ! À l'abordage ! » retentissaient dans la ligne française et L'AUDACIEUSE demanda par signal la permission d'aborder les Anglais. Le capitaine Hamelin, considérant la mer trop grosse, refusa d'accorder cette demande. Il fut, à regret, obligé de renoncer à ce genre d'attaque. Le combat au canon continua donc avec acharnement. Au bout d'une heure de ce massacre, les Anglais, qui avaient eu plusieurs mâts coupés et leurs bas-mâts endommagés, décrochèrent et retraitèrent vers l'Angleterre.

Pertes ◆Matérielles et humaines fort substantielles de part et d'autre.

Conséquence de cette défaite anglaise: Le capitaine français Hamelin poursuivit sa route avec l'intention de débarquer, en passant, ses blessés à Dieppe, mais le mauvais temps l'obligea à relâcher dans ce port. Il en repartit, peu de temps après, et arriva sans mal à Boulogne. Grâce à toutes ces concentrations de bateaux plats, Napoléon était enfin en mesure de tenter l'invasion de l'Angleterre.

SOURCES ET LECTURES : ◆*Histoire de la ville et de l'abbaye de Fécamp*, Léon Fallue, publié à Rouen par Impr. de N. Periaux, 1841. ◆*Fécamp : pages d'histoire, visages de la ville*, Gilbert Décultot, publié par L. Durand et fils, Fécamp, 1979.



Flamborough Head. *Bataille navale de*

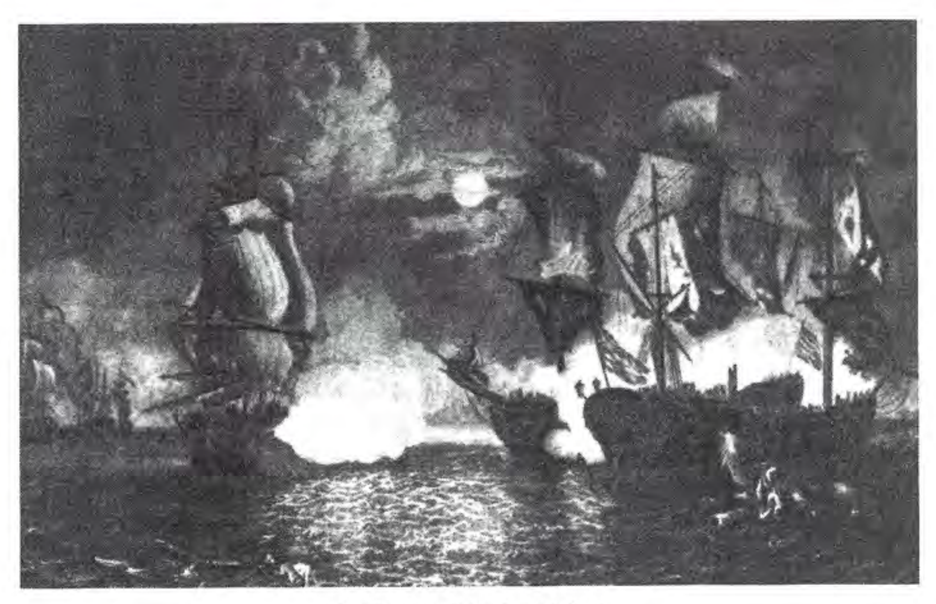
Autre nom : Bataille navale de Leith.

Date de l'action : 23 septembre 1779.

Localisation : Flamborough Head est situé dans le Forth en face de Leith [Écosse]. Coordonnées géographiques : 54° 07' de latitude Nord et 00° 04' de longitude Ouest.

Conflit : Guerre de l'Indépendance américaine [5 septembre 1775 – 3 septembre 1783, Traité de Paris].

Contexte : Avec une escadre de sept navires, John Paul Jones arriva de Sainte-Croix le 14 août 1779. En chemin, il fut déserté par quatre de ses sept navires. Vers la mi-septembre, il apparut au large de Leith, port d'Édimbourg. À 13 h, Le BONHOMME-RICHARD aperçut un convoi de marchands escorté par plusieurs navires de guerre anglais.

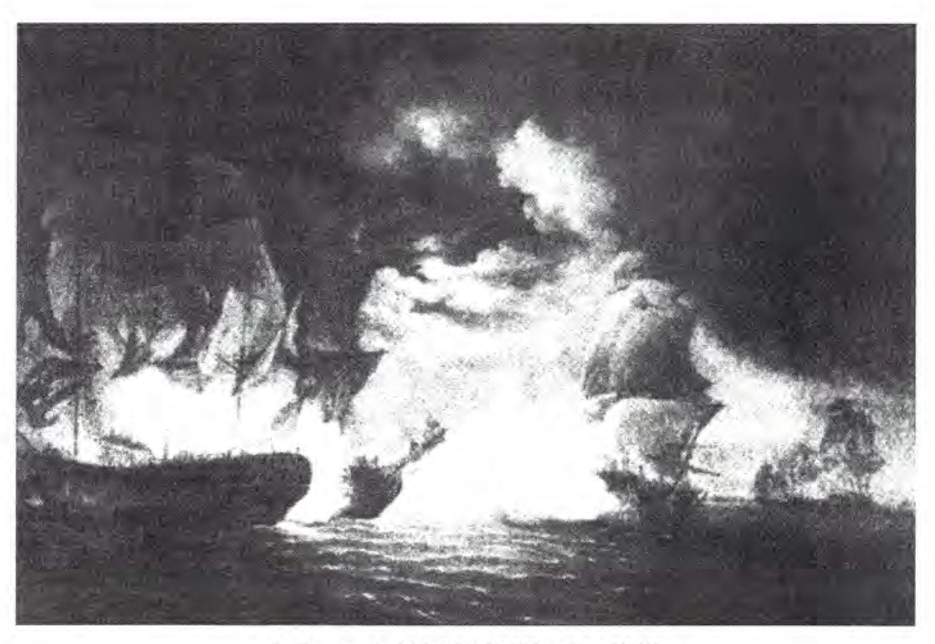


Bataille navale de Flamborough Head
Bibliothèque de l'Université Laval

Chefs en présence ◆**Franco-Américains** : l'escadre était commandée par l'Écossais John Paul Jones[1]. ◆**Royal Navy** : le capitaine Pearson commandait l'escadre anglaise.

Effectifs engagés ◆**Franco-Américains** : la frégate Le BONHOMME-RICHARD [ex-DURAS, 35 canons et 375 hommes dont la moitié de Français], la frégate française Le PALLAS [32 canons, 275 hommes], la frégate américaine L'ALLIANCE [35 canons, 300 hommes en partie américains], La VENGEANCE [12 canons, 70 hommes]. ◆**Anglais** : The SERAPIS [40 canons, capitaine William Pearson], The COUNTESS OF SCARBOROUGH [20 canons, capitaine Percy] et un autre vaisseau.

Stratégie ou tactique : Flamborough Head est un magnifique escarpement rocheux qui s'étend sur des kilomètres le long de la côte du Yorkshire et qui s'élève parfois verticalement jusqu'à des hauteurs de 45 m, ce qui pour l'Angleterre est remarquable.



Combat entre Le BONHOMME-RICHARD et The SERAPIS
Bibliothèque de l'Université Laval

1 Le « **Chevalier Jones** », comme il aimait s'appeler, était un corsaire écossais né à Kirkcudbright [Écosse]. Avec Le RANGER, octroyé par le Congrès américain, il écuma la côte d'Écosse afin d'y capturer les navires anglais. Puis il obtint du gouvernement français le commandement du DURAS qu'il rebaptisa BONHOMME-RICHARD. Grâce à cette action et au pavillon américain, Jones est aujourd'hui considéré comme le fondateur de l'US Navy. Un tiers de l'armée insurgée était d'origine irlandaise et un autre d'origine écossaise. Vingt ans plus tard commençait le terrible nettoyage ethnique des highlands écossais [Highlands Clearances] sous un prétexte économique.



Résumé de l'action: Dès que les antagonistes s'aperçurent, l'escorte, commandée par le capitaine Pearson, se plaça entre le convoi et les corsaires français.

Vers 17 h 30, comme les corsaires menaçaient encore le convoi, Pearson se prépara au combat. À 19 h 20, alors que le jour tombait, Le BONHOMME-RICHARD se porta sur le SERAPIS à portée de mousquet. Aucun des deux n'avait hissé son pavillon. Le capitaine Pearson appela pour demander l'identité du navire. « The PRINCESSE-ROYALE », lui fut-il répondu par Paul Jones en Anglais[2]. Plein de soupçon[3], Pearson posa quelques autres questions auxquelles Paul Jones répondit de façon évasive.

Pearson fit alors tirer un coup de canon en guise d'avertissement. Immédiatement, le navire français répondit de la même façon et Paul Jones fit hisser son pavillon. Selon certains, ce furent les couleurs américaines qui furent hissées sur Le BONHOMME-RICHARD[4] et françaises sur les autres navires. Tous les équipages étaient parés. La canonnade commença aussitôt que les sabords furent ouverts. Une manœuvre énergique du BONHOMME RICHARD tenta l'abordage avec le SERAPIS, mais l'Anglais repoussa le Français à bout de piques.

La nuit tombait rapidement et les éclairs des coups de feu[5] la zébraient à partir des mâtures et des coques. Les coups étaient tirés à bout portant, à l'aveuglette dans l'obscurité, accompagnés de cris et du fracas des corps qui tombaient de la mâture, tandis que par moments, les énormes déflagrations des canons assourdissaient tout le monde. De la côte du Yorkshire, les habitants pouvaient suivre les éclairs et le bruit de la bataille.



John Paul Jones, 1747-1792, est aujourd'hui considéré comme le fondateur de l'US Navy. John Paul Jones était un Écossais émigré en Amérique. Il naquit à Kirkcudbright, en Écosse, le 6 juillet 1747. Il se battit pour l'Indépendance américaine comme bon nombre de ses compatriotes. Les Irlandais, qui voulaient faire payer aux Anglais l'occupation de leur mère patrie, formaient le tiers de l'armée américaine et les Écossais, presque un autre tiers. Il mourut à Paris où il avait finalement émigré, après y avoir vécu de sa pension d'officier français à la retraite, les États-Unis s'étant montrés assez ingrats à son égard.
Bibliothèque de l'Université Laval

---

2 C'était un vaisseau qui existait vraiment. voir la Bataille navale de La Grenade [6 juillet 1779].

3 En effet Jones avait mal choisi le pseudonyme, car The PRINCESSE-ROYALE était alors un énorme trois-ponts de 98 canons et son nom devait être connu de tous les marins de la Royal Navy, comme les porte-avions CHARLES-DE-GAULLE pour les marins français d'aujourd'hui ou FORRESTAL pour les Américains ; tandis que Le BONHOMME-RICHARD n'était qu'une petite frégate de... 35 canons. C'est pourquoi Pearson ne le crut pas.

4 Ce qui, on s'en doute, a dû faire blasphémer tous les matelots de Sa Gracieuse Majesté jusqu'au dernier mousse, car le Stars & Stripes n'était pas encore des plus populaires en Angleterre.

5 Des armes individuelles et des canons.



Passionnant feu d'artifice. Pour aussi incroyable que cela puisse paraître, Le SERAPIS anglais prit feu *douze fois* sous l'effet des bombes incendiaires qui étaient projetées sur son pont ; et ce n'était pas sans mal que son équipage les éteignait sur ce navire dont le pont était balayé par les projectiles et encombré de morts et de mourants. Tout près, Le COUNTESS-OF-SCARBOROUGH luttait à mort avec la frégate française Le PALLAS et la petite corvette La VENGEANCE. Vers 21 h 30, une cartouche de poudre[6] d'artillerie fit long feu à bord de l'Anglais, soit par accident soit par l'action des Français. L'explosion se communiqua immédiatement d'une gargousse à l'autre avec la rapidité de l'éclair, brûlant grièvement et tuant tous ceux, canonniers et officiers, qui se trouvaient à proximité. De ce fait, tous les canons furent rendus inutilisables sur Le COUNTESS-OF-SCARBOROUGH ; et cela, pour le reste de la bataille.

Pendant tout ce temps, la plus grosse des frégates françaises tournait sans fin autour du SERAPIS en truffant sans cesse de boulets sa coque et en balayant son pont d'un feu nourri. Il ressemblait de plus en plus à une morgue. Vers 22 h, il semble qu'un piège ait été tendu aux marins anglais qui y tombèrent immédiatement. Les Anglais entendirent les corsaires crier : « Quartier[7] ». Lorsque Pearson demanda s'ils se rendaient, personne ne répondit. Un équipage anglais de prise passa donc sur le navire français où elle se rendit compte qu'elle était attendue par des combattants armés jusqu'aux dents. Avec un cri de rage, les Anglais retraitèrent sur leur navire ; Le SERAPIS et la frégate française reprirent leur tir dans la coque et dans la mâture de ce navire avec des effets dévastateurs. Le grand mât de l'Anglais s'abattit soudain avec fracas sur le pont. Le combat continua un moment puis en désespoir de cause, le capitaine anglais ordonna de baisser son pavillon. Il se rendait. Le feu cessa immédiatement. Le COUNTESS-OF-SCARBOROUGH s'était déjà rendu au PALLAS de même que le troisième navire anglais.

Pertes ◆**Franco-Américains** : 100 ou 150 tués et blessés. ◆**Anglais** : environ 300 tués et blessés. Le SERAPIS à lui seul subit la moitié des pertes des trois vaisseaux anglais.

Conséquence de cette défaite anglaise : Les Français emmenèrent leurs trois prises à Texel. Le roi de France donna au corsaire Paul Jones une épée d'or[8]. Les Américains considèrent aujourd'hui John Paul Jones comme le fondateur de l'US Navy.

---

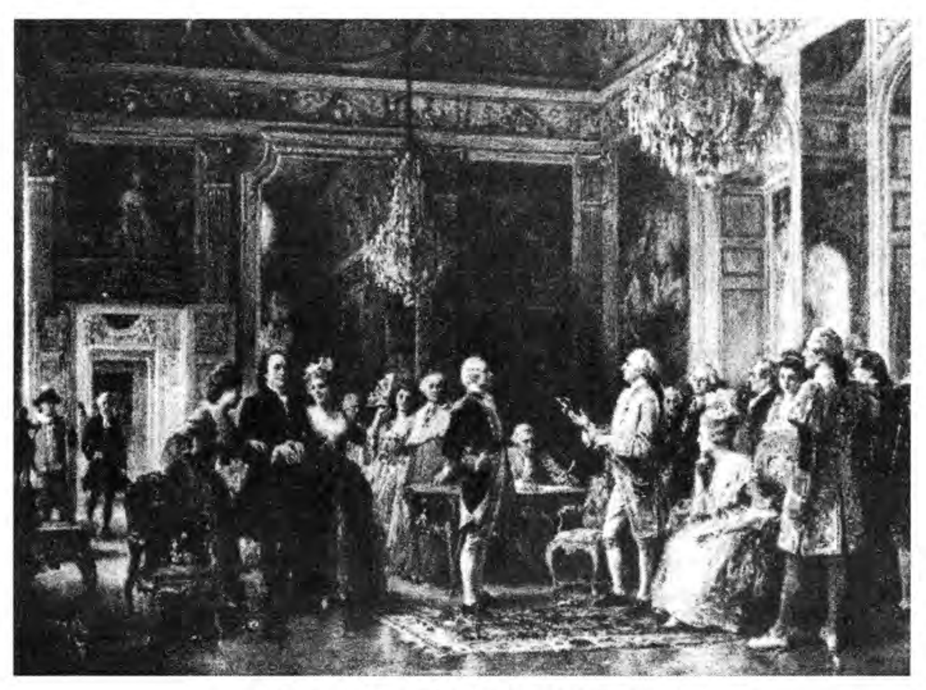
6 Une gargousse.

7 C'est-à-dire « Épargnez-nous ! Arrêtez de nous massacrer ! » L'étymologie du mot « quartier » dans les expressions « Pas de quartier », « Ne pas accorder quartier », « Demander quartier » est obscure [dans cette acception précise]. Au Moyen Âge, on ne massacrait pas les vaincus qui pouvaient montrer leurs quartiers de noblesse ; on préférait les libérer contre une solide rançon. Par contre, on tuait sans pitié ceux qui ne montraient pas de quartier de noblesse sur leur écu ou blason, car on pouvait penser qu'ils n'avaient pas d'argent.

8 Ce corsaire mourut à Paris en 1792.



SOURCES ET LECTURES : ◆*John Paul Jones' Memoir of the American Revolution Presented to King Louis XVI of France*, traduit du manuscrit français par Gerard W. Gawalt, Washington, Library of Congress, 1979. ◆*John Paul Jones and the Battle off Flamborough Head. A Reconsideration*, par Thomas J. Schaeper, New York, P. Lang, 1989. ◆*History of Paul Jones the Pirate*, Friends of Whitehaven Museum, Whitehaven, 1992. ◆*The Life and Adventures of Rear-Admiral John Paul Jones*, John Stevens Cabot Abbott, Dodd & Mead, New York, 1872. ◆*Paul Jones, Founder of the American Navy. A History*, Augustus C. Buell, 2 vol., Kegan Paul & Co., Londres et New York, 1900. ◆*The Sailor Whom England Feared. Being the Story of Paul Jones, Scotch Naval Adventurer and Admiral in the American and Russian Fleets*, Mary MacDermot Crawford, publié par Eveleigh Nash, Londres, 1913. ◆*Le Corsaire chez l'impératrice*, Valentine Thompson, Paris, 1936. ◆*The Life and Letters of John Paul Jones*, par M[me] Reginald de Koven, vol. 2, T. Werner Laurie, Ltd., Londres [date manquante]. ◆*Night on fire ; the first complete account of John Paul Jones's greatest battle*, par John Evangelist Walsh, McGraw-Hill, New York, Londres, 1978. ◆*The Royal Navy in European Waters during the American Revolutionary War*, par David Syrett, Columbia [S.C.], University of South Carolina, 1998.



John Paul Jones nommé chevalier par le roi de France Louis XVI
Bibliothèque de l'Université Laval

Fort-Royal. *Bataille navale de*

Date de l'action: 29 avril 1781.

Localisation: Aujourd'hui Fort-de-France, chef-lieu de l'île de la Martinique. Coordonnées géographiques moyennes de la baie : 14° 34' de latitude Nord et 61° 04' de longitude Ouest.

Conflit: Guerre de l'Indépendance américaine [5 septembre 1775 – 3 septembre 1783, Traité de Paris].

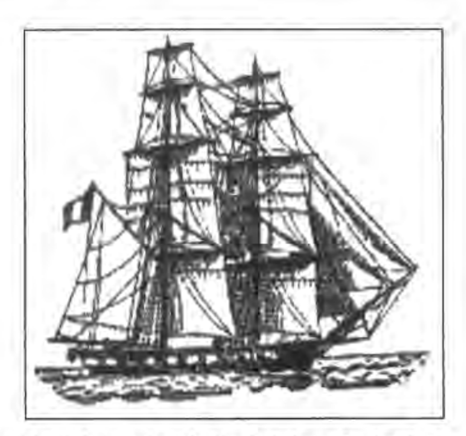
Contexte: Le 29 avril 1781, après une traversée de 36 jours alors qu'il escortait un convoi de ravitaillement logistique, l'amiral de Grasse arriva en vue de la Martinique, aux Antilles.

Chefs en présence ◆Vice-amiral Hood. ◆Amiral de Grasse.

Effectifs engagés ◆18 vaisseaux du côté anglais. ◆Probablement autant du côté français.

Stratégie ou tactique: Bataille linéaire en deux formations parallèles ; avec longue canonnade.

Résumé de l'action: Informé de l'approche du convoi français, l'amiral Rodney donna 18 vaisseaux au vice-amiral Hood. De Grasse, qui venait de recevoir 4 vaisseaux de renfort, aperçut l'escadre anglaise devant Fort-Royal. Il l'attaqua. *La bataille dura quatre longues heures.* Finalement, les Anglais décrochèrent et l'escadre française lui donna la chasse.



Brick de 20 canons. Le brick était un petit navire à voile à deux mâts dont le plus grand est à l'arrière; c'est donc l'absence de mât d'artimon qui le distingue essentiellement des autres navires. La vergue principale du grand mât s'appelle bôme; elle porte celle des voiles du bâtiment qui offre au vent la plus grande surface. C'est à cette voile, appelée brigantine, que le brick ou brig doit son nom. Les deux mâts de cette sorte de navire sont munis de hunes.

in Larousse Universel en 2 volumes – Vol. I – @ Archives Larousse



Pertes ◆Inconnues. Avaries seulement ; pas de perte de vaisseaux.

Conséquence de cette défaite anglaise : Il fut reproché à l'amiral français de ne pas avoir assez poursuivi l'escadre anglaise afin de l'anéantir. Mais De Grasse avait tout de même rempli sa mission première qui était d'escorter le convoi français jusqu'à bon port.

SOURCES ET LECTURES : ◆*The Operations of the French Fleet under the Count de Grasse in 1781-1782, as described in two contemporaneous journals, François-Joseph comte de Grasse,* Shea. John Gilmary, New York, 1864. ◆*Admiral de Grasse and American Independence,* par Charles Lee Lewis et John Francis Gough, New York. ◆*Fort-de-France, ville militaire : 1639-1985,* projet d'action éducative du Collège de Coridon sous la direction de Geneviève Léti, Impr. antillaise Saint-Paul, Fort-de-France, 1986. ◆*Petite histoire des grands vaisseaux du XVIIIe siècle,* Loïc du Rostu, A.R.H.I.M.S., Saint-Gilles-Croix-de-Vie, 1984. ◆*Les aventures de Louis-René de Latouche-Tréville, compagnon de La Fayette et commandant de l'Hermione dans la guerre d'indépendance américaine,* Rémi Monaque, préface de Jean-Louis Frot, S.P.M., Paris, 2000.

Fréjus. *Bataille navale de*

Date de l'action: 15 juillet 1795.

Localisation: Côte méditerranéenne. Coordonnées géographiques: 43° 26' de latitude Nord et 06° 44' de longitude Est.

Conflit: Guerres de la Révolution française, 1793-1804. Première coalition qui commença en 1793 et dura jusqu'à la Paix de Campo-Formio, le 17 octobre 1797.

Contexte: L'escadre de Toulon comptait 17 vaisseaux à cette époque grâce au BERWICK qui venait d'être pris aux Anglais.

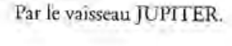
Le 13 juillet, à l'aube, l'escadre se trouvait à 20 km au sud des îles d'Hyères. Elle reçut la nouvelle[1] selon laquelle l'escadre anglaise était en vue. Ce fut le branle-bas général de combat.

Chef en présence ◆**Marine nationale**: amiral Martin.

Effectifs engagés ◆**Marine nationale**: 17 vaisseaux de ligne et 6 frégates. ◆**Royal Navy**: 23 vaisseaux de ligne, dont 5 gros trois-ponts et de nombreuses frégates et corvettes.

15 juillet 1795
Bataille navale de Fréjus

Collection privée de l'auteur



[1] Par le vaisseau JUPITER.



Stratégie ou tactique: Lignes parallèles. L'arrière-garde française put être coupée par l'avant-garde anglaise du fait du manque de vent, indispensable à la moindre manœuvre. Stratégiquement parlant, la tension entre les deux marines allait s'accentuer jusqu'à Trafalgar où l'amiral français Villeneuve risqua inconsidérément le gros de sa flotte et celle de l'Espagne dans un seul combat[2]. « La force organisée mobile de l'ennemi, sa force militaire flottante, sera mise au premier plan de nos pensées. C'est à elle que nous rapporterons tous nos actes, parce que c'est sa suppression qui résout tous les problèmes. Si elle est fractionnée en plusieurs tronçons d'importance inégale, nous porterons tous nos efforts sur le plus important d'entre eux, parce que si celui-là est annihilé, il y a bien des chances pour que tout le reste du système ennemi soit irrémédiablement compromis[3]. »

Résumé de l'action: Les 17 vaisseaux français se rangèrent en ligne de bataille, aux ordres de l'amiral Martin. Les Anglais alignèrent aussi leurs 23 vaisseaux donc cinq trois-ponts, sans compter les frégates et les corvettes. La différence de force entre les deux escadres était trop importante pour que Martin livrât bataille s'il n'y avait été acculé. Il fit donc tout pour éviter le combat et *décrocher*, et les Anglais pour *accrocher*. Comme les Français étaient *sous-le-vent* des îles d'Hyères, il n'était pas question pour eux de chercher un refuge sur quelque coin de la côte et de s'y embosser.

Martin se décida donc pour la baie de Fréjus. Il signala de se mettre en ligne de bataille et de courir toutes voiles dehors vers cette partie de la côte. Mais à trois lieues de la terre, le vent tomba totalement. L'avant-garde anglaise qui recevait encore un peu de brise put s'approcher de l'arrière-garde française, un peu en désordre du fait du manque de vent ; tout comme la ligne anglaise. Malgré tout, elle profita du dernier souffle pour couper l'arrière-garde française sans que le reste de l'escadre française ne puisse songer à lui porter secours.

Le combat au canon s'engagea donc à l'arrière-garde française avec désavantage pour ces derniers. Mais le feu des vaisseaux français fut si précis qu'ils infligèrent des avaries majeures à plusieurs vaisseaux anglais et, notamment, à un gros navire à *trois ponts* dont ils abattirent le grand mât. Cependant, le Français L'ALCIDE fut si maltraité qu'il ne put tenir son poste. L'amiral envoya alors les frégates La JUSTICE et L'ALCESTE pour lui donner la remorque, car durant le combat, un vent léger avait repris. Il envoya également des signaux aux vaisseaux voisins ordonnant de venir à son secours quand le corps de L'ALCIDE tout entier, sa mâture et ses voiles, s'embrasèrent soudainement. L'incendie fut si prompt et si violent que les navires voisins, amis comme ennemis, s'éloignèrent en catastrophe,

[2] En fait, Villeneuve, qui allait être relevé de ses fonctions, voulut tenter le tout pour le tout afin de prouver sa valeur à Napoléon.

[3] « Théories stratégiques », amiral Raoul Castex, Société d'édition géographique, maritime et coloniale, Paris, 1929, p. 204.



et que personne ne put lui porter la moindre assistance. Trente minutes après, L'ALCIDE sauta.

Après ce surprenant accident, la bataille continua, quoique avec une intensité plus faible entre l'arrière-garde française et l'avant-garde anglaise. Plusieurs vaisseaux anglais durent être pris en remorque. À tel point que l'escadre anglaise renonça à attaquer les Français qui purent continuer leur route vers Fréjus et venir jeter l'ancre dans le golfe. Les Anglais s'éloignèrent, laissant le champ de bataille aux Français.

Pertes ◆Les avaries furent lourdes de part et d'autre. Les Français perdirent L'ALCIDE.

Conséquence de cette bataille: La bataille fut certes indécise, en dépit de la forte supériorité numérique de l'escadre anglaise.

SOURCES ET LECTURES : ◆*Mémoires sur la ville et le port de Fréjus*, Ch. Texier, Imprimerie royale, Paris, 1847. ◆*Européens et espaces maritimes au XVIIIe siècle*, Guy Richard, Éditions du Temps, Paris, 1997. ◆*La Destruction de la marine française par la Révolution*, Joseph Martray, France-Empire, Paris, 1988. ◆*Les Marins de la République et de l'Empire*, Raymond Pezan, Vernoy, Genève, 1979.

Gondelour. *Bataille navale de*

Autre nom: Porto Novo

Date de l'action: 10 septembre 1759.

Localisation: Côte du Coromandel, Inde. Au large de Gondelour. Aujourd'hui Cuddalore. Coordonnées géographiques: 11° 45' de latitude Nord et 79° 45' de longitude Est.

Conflit: Guerre de Sept Ans [1756-1763].

Contexte: En avril, l'amiral Pocock quitta Bombay et revint croiser sur la côte du Coromandel qu'il avait quittée en octobre de l'année précédente afin d'éviter les tempêtes de la mousson. Comme une flotte française était attendue en provenance des îles Mascareignes, l'amiral anglais décida de l'intercepter.

Chefs en présence ◆**Anglais**: amiral Pocock. ◆**Français**: le comte d'Aché.

Stratégie ou tactique: L'archipel français des Mascareignes, qui comprenait l'île de France[1], l'île Bourbon et l'île Rodrigues, servait d'étape stratégique aux lignes logistiques françaises entre la Métropole et les Indes. La bataille fut une longue canonnade, en lignes parallèles. Là encore, on peut voir à quel point, grâce à ses puissants lobbies marchands de Londres qui influençaient la politique anglaise,

Effectifs engagés ◆

ROYAL NAVY			
Nom	**Canons**	**Commandant de bord**	**Type de vaisseau**
1. The YARMOUTH	66	Harrison	Royal Navy
2. The GRAFTON	68	Kemenfelt	Royal Navy
3. The ELIZABETH	64	Tiddeman	Royal Navy
4. The TIGER	60	Brereton	Royal Navy
5. The SUNDERLAND	60	Colville	Royal Navy
6. The WEYMOUTH	60	Sir W. Baird	Royal Navy
7. The CUMBERLAND	66	Somerset	Royal Navy
8. The SALISBURY	50	Dent	Royal Navy
9. The NEWCASTLE	50	Michel	Royal Navy
et 3 vaisseaux & plus. frégates	inc.		British East India Co.
TOTAL : 12 vaisseaux dont 9 de guerre 2 navires armés de la [E.I.C.] et 1 brûlot			

[1] Aujourd'hui l'île Maurice ; l'île Bourbon étant devenue La Réunion.

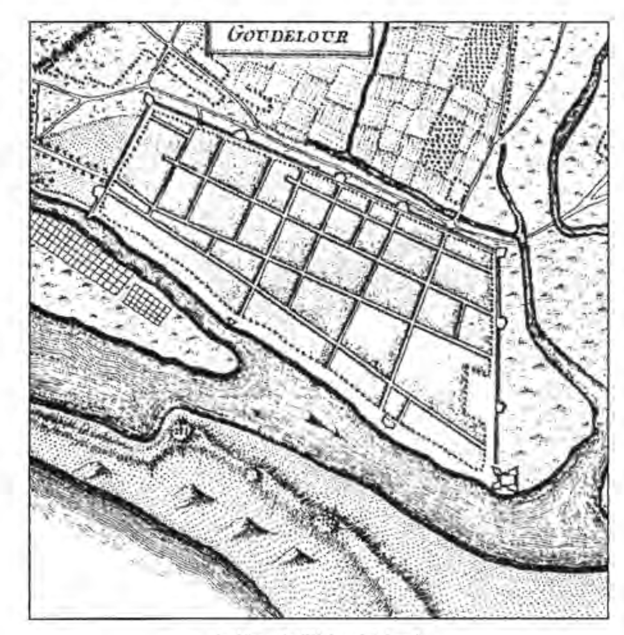


MARINE ROYALE			
Nom	**Canons**	**Commandant de bord**	**Type de vaisseau**
1. Le ZODIAQUE	74	amiral d'Aché	Marine royale
2. L'ILLUSTRE	64	Ruis	Marine royale
3. L'ACTIF	64	Beauchaire	Marine royale
4. La FORTUNE	64	Lobry	Marine royale
5. Le CENTAURE	74	Surville	Compagnie des Indes
6. Le COMTE-DE-PROVENCE	74	La Chaise	Compagnie des Indes
7. Le VENGEUR	54	Pallières	Compagnie des Indes
8. Le DUC-D'ORLÉANS	50	Surville le Jeune	Compagnie des Indes
9. Le SAINT-LOUIS	50	Johanne	Compagnie des Indes
10. Le DUC-DE-BOURGOGNE	60	Beuvet	Compagnie des Indes
11. Le MINOTAURE	74	Egville	Compagnie des Indes
TOTAL : **4 vaisseaux de guerre et 7 marchands**			

la British East India Company pouvait utiliser à son profit les vaisseaux de la Royal Navy. Cela rentabilisait d'autant les investissements de ses actionnaires, contrairement à la Compagnie des Indes [française] qui devait supporter seule les frais d'escorte de ses convois[2].

[2] À l'exception de ceux du Deuxième Empire français, les politiciens des différents gouvernements [français] ont toujours montré une immense méfiance – pour ne pas dire mépris – vis-à-vis de la classe marchande, qui pourtant n'a jamais cessé d'être le facteur essentiel de la prospérité de la France. Ce texte beaucoup plus ancien montre l'éternelle méfiance de la monarchie française vis-à-vis des marchands : « L'intention du Roi [Louis XIV] est que le sieur de Bonnac [ambassadeur de France en Espagne] maintienne les prérogatives des sujets de Sa Majesté et qu'il les fasse jouir de celles qui leur sont accordées par les traités. Mais, avant de s'engager à soutenir les demandes des négociants, il doit examiner avec soin quel en sera le fondement. Ils ont ordinairement beaucoup de penchant à se plaindre, et, lorsqu'on les croit, ils attribuent à mauvaise volonté contre toute la nation ce qu'ils souffrent en particulier. Quelquefois même ils représentent comme une injustice criante les châtimens qu'ils ont mérités et qu'on doit plutôt regarder comme l'effet de l'exactitude des gens préposés à veiller sur les fraudes et à les empêcher. Sa Majesté est persuadée que le sieur de Bonnac saura bien démêler la vérité, distinguer ce qui est véritablement de son service et de l'intérêt des négociants, protéger ceux dont les plaintes sont justes et ne se pas commettre mal à propos à soutenir les prétentions mal fondées des autres » [tiré du *Recueil des Instructions données aux Ambassadeurs et Ministres de France depuis les Traités de Westphalie jusqu'à la Révolution française*, vol. XII : « Espagne », avec une introduction et des notes par A. Morel-Fatio et H. Léonardon, Ministère des Affaires étrangères (Commission des Archives diplomatiques au), Tome deuxième (1701-1722), Ancienne Librairie Germer Baillière et Cie, Félix Alcan, Éditeur, Paris, 1898, p. 206].





Archives de l'Université Laval

Résumé de l'action : Pour intercepter l'escadre française[3], l'amiral Pocock surveilla le secteur situé entre Pondichéry et Négapatam. Dans le but de renouveler sa réserve d'eau potable, l'amiral anglais décida de faire voile vers Trinquemalé, à Ceylan[4], car les autorités hollandaises du comptoir de Négapatam refusaient d'approvisionner les Anglais. Pocock envoya donc en reconnaissance une frégate [The REVENGE] dans la direction de Ceylan afin de surveiller l'arrivée des Français.

Le matin du 2 septembre, vers 10 h, quelques voiles furent aperçues dans la direction du Sud-Est et, peu après, The REVENGE apparut poursuivi par un vaisseau inconnu. L'escadre anglaise hissa aussitôt la voile, mais ne put rattraper l'ennemi avant la nuit. Et pour des raisons diverses, vents contraires, courants, mauvais temps, les navires anglais ne purent agir avant le 10.

L'escadre qu'annonçait le vaisseau inconnu était celle du comte d'Aché, considérablement renforcée par des transports de la Compagnie française des Indes. Elle se composait maintenant de quatre navires de guerre seulement, mais renforcée de sept marchands armés de la Compagnie des Indes. La préparation de cette escadre logistique avait demandé des mois. Des approvisionnements avaient été tirés non seulement des îles Mascareignes mais de Madagascar et même du cap de Bonne-Espérance. Dépenses qui avaient été largement épongées par la capture d'un vaisseau de la British East India Company transportant une riche cargaison vers Madras.

L'escadre française du comte d'Aché convoyait en outre de l'argent frais sous forme de diamants[5] et des renforts de troupes destinés aux comptoirs français.

La disproportion des forces en vaisseaux de guerre était une véritable aubaine pour l'amiral Pocock qui décida d'intercepter les Français, de les détruire ou de

[3] Ce qui était la mission qu'il s'était donnée.
[4] Aujourd'hui le Sri Lanka.
[5] Trois ou quatre lakhs de roupies en diamants et en piastres.



les forcer à faire demi-tour afin de leur faire perdre au moins la valeur de la riche cargaison qui avait servi à payer une bonne partie de ces approvisionnements aux Hollandais du cap de Bonne-Espérance.

Devant l'escadre anglaise qui exprimait le désir de se battre, D'Aché ne montra aucune intention de décliner le combat, bien qu'il n'ait que quatre vaisseaux de guerre à opposer aux neuf unités de la Royal Navy.

La bataille, furieuse, commença vers 14 h et dura jusqu'à 16 h. Les deux flottes en lignes parallèles se contentèrent de se canonner. D'Aché, qui tenait avant tout à passer afin de remplir sa mission de ravitaillement et de transport de troupes à destination de l'armée des Indes, détruisit à coups de canons les mâtures des navires anglais afin de les désemparer.

Au bout de deux heures de violente bataille, deux faits entraînèrent la fin du combat. Quelques navires français étaient sortis de la ligne pour réparer leurs avaries lorsque l'officier commandant Le ZODIAQUE, navire-amiral, fut tué à son poste. L'officier qui le remplaça donna aussi l'ordre de quitter la ligne de bataille pour aller se refaire un peu plus loin. Voyant le décrochage, l'amiral d'Aché se précipita pour annuler l'ordre de son capitaine, mais avant d'avoir pu communiquer sa volonté, il fut atteint à la cuisse par une décharge de mitraille et tomba sans connaissance. À la vue du navire-amiral qui décrochait, les autres navires de la ligne française crurent obéir aux ordres de leur amiral en suivant l'exemple de son vaisseau. C'est ainsi que toute l'escadre française prit la direction de Pondichéry afin de terminer sa mission.

L'escadre anglaise, aux mâtures en trop mauvais état, ne put poursuivre et se contenta de réparer ses avaries.

Pertes ◆Les pertes humaines devaient être similaires. Selon tous les historiens des deux nations, les vaisseaux anglais souffrirent beaucoup plus que les français : « Après l'engagement, aucun navire anglais ne pouvait hisser la moitié de sa voilure. Tous les navires français, excepté un à qui il manquait la voile supérieure, possédaient la totalité de leur voilure. »

Conséquence de cette défaite anglaise : L'interception anglaise ayant échoué et la mission de ravitailler Pondichéry accomplie en forçant le blocus, les Français revendiquèrent avec raison la victoire. Un seul historien anglais la revendiqua pour l'amiral Pocock en jouant sur le fait que l'escadre anglaise [incapable de bouger] était restée sur place, « maîtresse » du champ de bataille.

Après avoir réparé, la flotte anglaise réussit à parvenir tant bien que mal à Négapatam afin d'y effectuer des réparations plus consistantes. L'escadre française atteignit Pondichéry cinq jours après la bataille à la grande joie de la population.



SOURCES ET LECTURES : ◆*An Account of the War in India, between the English and French, on the Coast of Coromandel, from the year 1750, to the year 1760; together with a Relation of the late remarkable events on the Malabar Coast, and the expeditions to Golconda and Surat [...] illustrated with maps, plans, &c. The whole compiled from original papers,* Richard Owen Cambridge, publications T. Jefferys, Londres, 1761. ◆*Mémoires du Colonel Lawrence, contenant l'histoire de la guerre dans l'Inde, entre les Anglois & les François, sur la côte de Coromandel, depuis 1750 jusqu'en 1761,* traduits de l'anglois par M*** [Marc Antoine Eidous], 2 tomes, Amsterdam, 1766. ◆*Mémoire pour le comte de Lally [...] contre Monsieur le Procureur-général,* Thomas-Arthur, comte de Lally, Imprimerie de Guillaume Desprez, Paris, 1766.



Casque Morion (XVI[e] siècle) [de l'espagnol morrion • morra, sommet de la tête]
Collection privée de l'auteur

Gondelour. *Bataille navale de*

Date de l'action : 18 juin 1783.

Localisation : Ville côtière des Indes. Cuddalore ou même Kadalùr, port du Carnate situé au sud de Pondichéry. Coordonnées géographiques : 11° 45' de latitude Nord et 79° 45' de longitude Est.

Conflit : Guerre de l'Indépendance américaine appelée aussi, par les Américains, *Révolution américaine* [5 septembre 1775 – 3 septembre 1783, Traité de Paris].

Contexte : Le 17 juin, l'escadre française de l'océan Indien apparut devant Gondelour où Bussy était assiégé par les Anglais. Les préliminaires de paix avaient été signés entre la France et les États-Unis, d'une part, et l'Angleterre, de l'autre, pour mettre un terme à la guerre de l'Indépendance, mais la nouvelle ne fut divulguée par le GQG de Madras [qui espérait une victoire] que lorsque l'armée anglaise fut sur le point de capituler. Les signatures rendant le traité de paix définitif furent échangées à Versailles le 3 septembre 1783. Manchester signa pour l'Angleterre, Vergennes pour la France. « L'Angleterre avait redouté que la France n'émette des prétentions qui l'humilieraient. Vergennes avait répondu à cela que le dessein de la France n'était pas d'humilier sa voisine mais de négocier une paix générale conforme à son honneur national[1]. »

Chefs en présence ◆**Marine royale** : le Bailli de Suffren. Il reçut l'ordre exprès de la cour de Versailles de ne pas mettre sa vie en danger comme il avait coutume de le faire. Aussi transféra-t-il sa marque sur la petite CLÉOPÂTRE, alors que jusque-là, son navire-amiral était Le HÉROS. ◆**Royal Navy** : amiral Hugues.

Effectifs engagés ◆**Marine royale** : 14 vaisseaux[2] et 978 canons. Sur les navires de 74 canons, les équipages étaient réduits à 500 hommes au lieu de 740. Cinq vaisseaux de 74 canons, 8 de 64 et 2 de 50. ◆**Royal Navy** : 18 vaisseaux de guerre avec 1 286 canons, dont 1 vaisseau de 80 canons, 7 de 74, 7 de 64 et 1 de 52.

---

1 Commentaires consignés par l'Américain Franklin dans son journal intime [il participa aux négociations] et cités par le duc de Castries dans *La France et l'indépendance américaine*, Librairie académique Perrin, Paris, 1975. En fait, la France ne réclama rien de l'Angleterre. Elle n'essaya même pas de récupérer les colonies prises par ce pays au cours de la guerre de Sept Ans qui s'était terminée dix ans plus tôt seulement, en 1763. Quand on sait qu'elle aurait pu exiger que l'Acadie ou le Canada lui soit rendu. L'Angleterre, vaincue et seule pour une fois devant la France, aurait été forcée de se plier à l'exigence. Mais on peut se demander si le peuple canadien-français aurait accepté de se rallier en bravant l'interdit de l'Église catholique canadienne, laquelle avait refusé toute collaboration avec les troupes d'invasion américaines par méfiance pour cette nation « impie » qui risquait de la noyer dans son Union américaine [de près de 2 000 000 de protestants, alors que le Canada ne comprenait que 75 000 habitants, catholiques]. En fait, voyant le danger, Londres s'était empressée d'acheter la collaboration de l'Église catholique qui, à son tour, avait menacé d'excommunication les Canadiens français qui prendraient fait et cause pour les Américains.

2 Mais huit d'entre eux n'étaient pas doublés de cuivre.



MARINE ROYALE du Nord au Sud	ROYAL NAVY du Nord au Sud
1] Le SPHINX [du Chilleau, 64 canons]	a] The DEFENCE [Newnham, 74]
2] Le BRILLANT [Kersozon de Guimoalquin, 64]	b] The ISIS [Holladay, 50]
3] Le FENDANT [Peynier, 74]	c] The GIBRALTAR [amiral Bikerton, 80]
4] Le FLAMAND [Salvert, 50]	d] The INFLEXIBLE [Chewind, 64]
5] L'AJAX [Mancelière, 64]	e] The EXETER [Smith, 64]
6] Le PETIT-ANNIBAL [du Pas de Beaulieu, 50]	f] The WORCESTER [Hugues, 64]
7] Le HÉROS [Moissac, 74]	g] The AFRICA [Macdonnel, 64]
8] L'ILLUSTRE [Bruyères, 74]	h] The SULTAN [Mitchell, 74]
9] Le SAINT-MICHEL [Beaumont, 60]	i] The SUPERB [Hugues, 74]
10] Le VENGEUR [Cuverville, 64]	j] The MONARCH [Gell, 70]
11] Le SÉVÈRE [De Langle, 64]	k] The BURFORD [Reiner, 70]
12] Le GRAND-ANNIBAL [Aymar, 74)	l] The SCEPTRE [Graves, 64]
13] Le HARDI [Kerhue, 64]	m] The MAGNANIME [Mackenzie, 64]
14] L'ARTÉSIEN [de Vignes, 64]	n] The EAGLE [Clarke, 64]
navire-amiral, frégate La CLÉOPÂTRE	o] The HERO [King, 74]
Frég. La FINE et La CONSOLANTE au niv. de L'AJAX	p] The BRISTOL [Rumey, 50]
	q] The MONTMOUTH [Alms, 64]
	r] The CUMBERLAND [Allen, 74] serrefile
	s] The MEDEA, au niveau du SCEPTRE
TOTAL : 14 vaisseaux de ligne	**TOTAL : 18 vaisseaux de ligne**

Stratégie ou tactique: Traditionnelles doubles files parallèles. Il n'y eut aucun abordage malgré la supériorité numérique des Anglais. Le danger pour les Français était que les Anglais, plus nombreux, ne prennent la tactique de Suffren qui consistait à utiliser les vaisseaux en surnombre pour envelopper l'arrière-garde et la prendre en tenaille.

Dans le camp français régnait la méfiance. Lorsque Bussy s'adressa à Suffren, pour le « prier » poliment de venir à son aide, celui-ci, méfiant, crut déceler un



piège dans ses phrases[3] qui semblaient déférentes, mais qui pouvaient devenir, en fait, un moyen de se dégager de toute responsabilité; car il fallait risquer l'escadre française contre une escadre anglaise numériquement supérieure. L'escadre était le seul espoir de se maintenir aux Indes pour les Français. C'était donc un véritable coup de dé. Mais Suffren accepta et livra la bataille navale dite *de Gondelour*. Cette méfiance entre chefs français ne facilitait pas la prise de décisions adéquates.



Collection privée de l'auteur

Il est ici nécessaire de mentionner la brillante manœuvre qui permit à Suffren de se débarrasser de la flotte anglaise afin de porter secours à Gondelour assiégée. Le 11 juin, l'escadre française [15 vaisseaux de ligne, 3 frégates et un brûlot] sortit de sa base de Trinquemalé. Par manque de personnel, toutes les autres frégates avaient été désarmées et leur équipages répartis sur les vaisseaux. De plus, des cipayes et des lascars avaient renforcé les équipages. En dépit de cela, les équipages français ne comptaient que les trois quarts de leurs pleins effectifs. Certains vaisseaux avaient des voies d'eau. Ce fut dans cette situation d'infériorité matérielle que l'escadre française[4] se mit en mouvement afin de faire face à l'anglaise qui se composait de 18 vaisseaux de ligne, tous en parfaite condition après avoir été réparés à Bombay[5]. Le 13 juin, les Français furent en vue de l'escadre anglaise ancrée au nord de

---

3 De Bussy insistait sur le fait que l'amiral était *totalement libre de sa décision*.

4 Quinze vaisseaux de ligne.

5 Roux, *Le Bailli de Suffren dans l'Inde*, p. 192-193. Bombay a été rebaptisée *Mumbai* à la fin du XXe siècle.



Porto Novo pour appuyer les opérations terrestres de Stuart. À la vue de la Marine royale, Hugues considéra avec justesse que l'objectif essentiel de la campagne était la prise de Gondelour ; en conséquence, il déplaça ses vaisseaux un peu plus vers le Nord, devant cette place-forte. Le 14, les vaisseaux français approchèrent plus près et se déployèrent en ligne de bataille afin de provoquer la Royal Navy. Lui même déménagea ses quartiers à bord de la frégate La CLÉOPÂTRE[6]. Suffren voulait engager immédiatement le combat afin de débloquer la façade maritime de Gondelour, mais les vents contraires l'empêchèrent de s'approcher des Anglais qui mouillaient tranquillement devant la ville assiégée, peu soucieux d'une bataille inutile et hasardeuse.

Le 16 juin, enfin, les vents changèrent et les Français purent se précipiter à la curée. Hugues, se voyant obligé d'accepter le défi et désireux d'obtenir l'avantage du vent pour ses vaisseaux[7], hissa ses voiles et se dirigea vers la haute mer. Mais il se rendit vite compte que les vents ne favorisaient pas ses manœuvres. De plus, *les Français piquèrent droit sur Gondelour, vers le même mouillage que venait d'abandonner la Royal Navy*[8]. L'audace et le courage de Suffren venaient de remporter une grande victoire sans tirer le moindre coup de canon. Il put ravitailler Gondelour, compléter ses équipage avec les soldats de la garnison et démoraliser l'armée anglaise assiégeante[9]. Bussy, commandant de la garnison française, avait été prévenu et tenait prêtes des embarcations de 15 à 20 m de longueur, pleines d'artilleurs et de cipayes. Suffren savait bien que des deux forces anglaises qui assiégeaient Gondelour, il devait d'abord attaquer l'escadre, car s'il avait débarqué des troupes pour attaquer l'armée de terre d'abord, son escadre aurait été dangereusement exposée aux coups de la Royal Navy. Il devait donc en priorité renforcer ses équipages, battre l'escadre anglaise puis débarquer des renforts pour battre les assiégeants terrestres.

En dépit d'une certaine méfiance, la correspondance entre Suffren et Bussy montre une parfaite entente au moins quant à la tactique : les fortifications de Gondelour ne permettant pas de résister indéfiniment à une armée trop nombreuse, il fallait d'abord éliminer l'escadre anglaise puis embarquer les blessés, libérant ainsi les mains de la garnison qui pourrait lancer une sortie générale contre les arrières de l'armée anglaise et lui infliger une défaite. Les renforts[10] embarquèrent le 18.

---

6 À la suite de la capture du comte de Grasse dans les eaux américaines, un ordre royal obligea les chefs d'escadre de la Marine royale à se tenir loin de la ligne de bataille, à la grande frustration de Suffren.

7 C'est du moins l'explication qu'il donna de son décrochage subit.

8 Ce tour avait été joué à l'amiral de Grasse par l'amiral anglais Hood, un an plus tôt, devant l'île de St-Christophe, le 25 janvier 1782 [voir *supra*].

9 « Ainsi, avancez par des voies détournées et distrayez l'ennemi en l'appâtant. Grâce à ce procédé, il se peut que, parti après lui, vous arriviez avant. Qui est capable d'agir ainsi comprend la stratégie du direct et de l'indirect. » Sun Tzu, *L'Art de la Guerre*, chap. VII [Manœuvre], Principe 3, p. 142-143. Ts'ao Ts'ao ajoute en écho : « Le spécialiste tirera profit des manœuvres ; pour celui qui ne l'est pas, elle est dangereuse. »

10 Six cents artilleurs européens et 600 cipayes.



Résumé de l'action : Le soleil baissait lorsque le pavillon blanc de la Marine royale apparut devant Gondelour bloquée par l'armée anglaise, sur terre, et par la Royal Navy, sur mer. Suffren décida de compléter d'abord ses équipages avec des canonniers français pris à la garnison de Gondelour et par des cipayes de la même garnison. Incapable d'approcher la flotte anglaise de 18 navires qui mouillait devant Gondelour, il resta au large et pendant la nuit du 18 au 19 juin, les vents ayant changé et les Anglais ayant fait voile vers le large pour livrer bataille, il s'approcha de Gondelour et embarqua 600 artilleurs et 600 cipayes. Il était nécessaire de garder cette information bien secrète, car l'armée anglaise n'aurait pas manqué d'attaquer Gondelour si elle avait su que la garnison française était affaiblie.

Le lendemain matin, Suffren offrit le combat aux Anglais. Mais le rusé amiral Hugues déclina, voulant attirer les Français encore plus loin de Gondelour et, surtout, en dépit de sa supériorité numérique, désirant engager la bataille aux dernières heures du jour afin de pouvoir rompre le combat et décrocher à la faveur de la nuit en cas de difficultés. Suffren profita du répit pour faire entraîner ses 1 200 canonniers et cipayes au combat naval.

Le 20 juin au matin, enfin, après un jour et une nuit d'attente, le vent fut à l'avantage des Français [vent d'ouest] qui s'élancèrent vers les Anglais. Ils les atteignirent dans la soirée et leur offrirent la bataille. L'amiral anglais ne pouvait plus refuser le combat sans perdre la face. Il l'accepta donc. À bord de La CLÉOPÂTRE, hors de la ligne française, Suffren parcourait le champ de bataille afin de ranger ses navires. Le SPHINX faisait face à deux Anglais dont L'ISIS, ce qui ne lui donnait que 64 canons contre 148. Pour prendre sa place dans la ligne française, Le FLAMAND vint faire une arabesque et un jeu de hanche sous le nez de l'escadre anglaise qui l'accueillit par une tornade de feu, laquelle tua Salvert, son commandant. Trublet prit le commandement. La canonnade faisait maintenant rage. Le feu prit à la hune d'artimon du FENDANT, où explosa la réserve de grenades du navire, tandis que les Anglais le bombardaient sans cesse. Soudain, Le FLAMAND vint s'interposer pour donner le temps au FENDANT de s'éloigner afin d'éteindre ses incendies.

Alors, Le GIBRALTAR[11] sortit de la ligne anglaise pour venir occuper le vide laissé par Le FENDANT. Hicks avait imprudemment parié qu'il ramènerait un navire français de son premier combat. Il s'en était vanté un peu fort et, pour le plus grand plaisir de ses subordonnés, le sort allait se charger de l'humilier. Le FLAMAND réduisit sa voilure pour se laisser rattraper et Le GIBRALTAR, qui réapprovisionnait ses canons, reçut une bordée meurtrière à bout portant qui lui truffa de métal les flancs. Le capitaine Hicks manœuvra en catastrophe pour

[11] Capitaine Hicks. Le GIBRALTAR était un gros et puissant vaisseau pris aux Espagnols et portant la marque de l'amiral anglais Bikerton.



regagner la ligne anglaise sous les ricanements moqueurs des autres marins anglais. Il avait non seulement perdu son pari, mais il avait, avec ses 82 canons, battu en retraite devant les 64 canons du FLAMAND. Le PETIT-ANNIBAL[12], comme L'AJAX, tenait tête à deux navires anglais. L'ILLUSTRE aussi luttait contre deux vaisseaux anglais, tandis que le quart de son équipage devait pomper pour l'empêcher de sombrer. Toute la ligne était embrasée. La bataille avait commencé à 15 h 30. Et petit à petit, les vaisseaux anglais prenaient une attitude défensive malgré leur supériorité numérique et matérielle en artillerie.

Peu avant que la nuit ne tombe, l'escadre de la Royal Navy commença à décrocher. Elle s'éloigna insensiblement, poursuivie par les Français. Les gros navires anglais ne présentaient pas directement la poupe, mais obliquaient leurs flancs armés. Deux heures de jour supplémentaires auraient permis aux Français de détruire la flotte anglaise qui put s'enfuir à la faveur de la nuit. Suffren[13] avait beau essayer d'arrêter la poursuite, les navires feignaient de ne pas voir ses signaux afin de continuer de canonner les Anglais. Au jour, les Anglais avaient disparu au-delà de l'horizon. Suffren fit mouiller son escadre pour ne pas s'écarter trop de Gondelour qu'il devait couvrir et à laquelle il devait surtout rendre la garnison.

À midi, l'escadre anglaise fut signalée dans l'E.-S.-E. Le 22, elle fut aperçue en route vers le Nord. Au début, Hugues n'avait pas vu les navires français dont les couleurs se mêlaient à la côte. Les Français, offrant la bataille, s'élancèrent en ligne de bataille vers la ligne anglaise, mais Hugues changea de cap et décrocha en toute hâte. Suffren ne poursuivit pas, car il n'avait pas encore débarqué la garnison de Gondelour, les assiégeants anglais pouvant se rendre compte à tout instant qu'ils n'avaient presque plus personne devant eux. De plus, raison supplémentaire, les vaisseaux anglais étaient beaucoup plus récents et plus rapides que ceux des Français et une poursuite aurait été vaine.

Gondelour était débloquée du côté maritime.

Pertes ◆**Marine royale** : le navire français le plus touché fut Le FLAMAND qui perdit une centaine d'hommes dont le capitaine Salvert. ◆**Royal Navy** : inconnues ; probablement du même ordre.

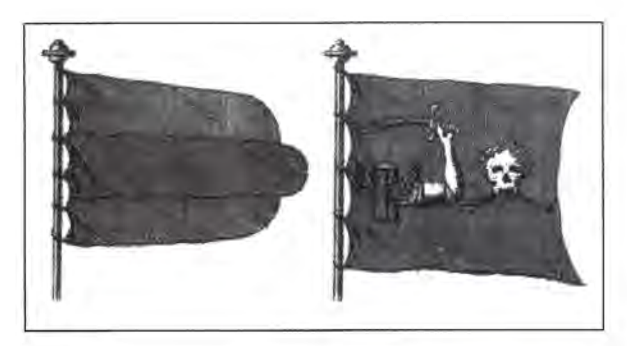
Conséquence de cette défaite anglaise : Après cette victoire, Suffren ne poursuivit pas Hugues, préférant aller rendre les 1 200 soldats à la garnison de Gondelour assiégée par les Anglais. En fait, débloquer Gondelour avait été le but essentiel de la bataille.

[12] Une prise anglaise. Les Français avaient déjà un ANNIBAL. Ils se contentèrent donc de les distinguer par PETIT ou GRAND, suivant leur tonnage.

[13] À bord de La CLÉOPÂTRE.



SOURCES ET LECTURES : ◆*Suffren et ses ennemis,* La Varende, Flammarion, Paris, 1967. ◆*History of the French in India,* Colonel G.B., Malleson, CSI, Editions John Grant, Édimbourg, 1909. ◆*Le bailli de Suffren,* Just-Jean-Étienne Roy, Fr. Joubert, Éditions Mame et fils, Tours, 1879. ◆*Vie de Suffren,* Bescherelle aîné, Éditions Ardant, Limoges, 1873. ◆*Hier Suffren,* Raymond d'Unienville, Éditeur S.I., Port-Louis [île Maurice], 1979. ◆*Suffren dans l'Océan Indien,* Claude Des Presles, Éditions Economica, Paris, 1999. ◆*Suffren, l'Amiral Satan,* Frédéric Hulot, Imp. SEPC, le Grand livre du mois, Paris, 1994. ◆*Suffren, héros de l'Inde,* Gustave-Joseph-Henri Landrieu (anagr. G. de Raulin), Édition J. Susse, Paris, 1944.



XVIIIe siècle – À gauche: **pavillon de Tétouan**; il est de trois bandes, rouge, verte, rouge; la verte se termine en forme de langue. À droite: **pavillon des corsaires**; il est rouge, chargé au milieu d'un bras ayant au poing un sabre d'azur & au-dessus du coude une bande d'or bordée d'azur, à sénestre d'un sablier monté sur une boîte à jour, d'or, ailé d'azur, & à dextre d'une tête de mort couronnée de laurier, posée sur deux os de jambe en sautoir.

Encyclopédie ou *Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, de Diderot et d'Alembert.* SFU

Granville. *Bataille navale de*

Date de l'action: 16 juillet 1805.

Localisation: La bataille se déroula au sud de l'îlot de Chausey, à 17 km de la péninsule du Cotentin. Le groupe d'îlots dépend de la commune de Granville (Manche). Coordonnées géographiques approximatives du champ de bataille: 48° 54' de latitude Nord et 01° 55' de longitude Ouest.

Conflit: Guerres du Premier Empire [18 mai 1804 – 1814 et 1815]. Troisième coalition, du 8 avril 1805 au Traité de Presbourg, 26 décembre 1805.

Contexte: Le capitaine de vaisseau Jacob, qui devint plus tard contre-amiral, était chargé de diriger et d'accélérer les mouvements des divisions de la flottille de Saint-Malo à Cherbourg. Les flottilles se concentraient afin de convoyer vers l'Angleterre l'armée française d'invasion. De Granville, Jacob aperçut, le 15 juillet au soir, deux corvettes anglaises mouillées à 17 km au large, près des îles de Chausey. Jugeant que le temps serait calme durant la nuit, il résolut d'envoyer attaquer ces bâtiments par une section de la flottille en relâche au port de Granville. En conséquence, il donna l'ordre au capitaine de frégate Collet de sortir avec sept canonnières et de se porter à la rame sur les bâtiments anglais pour les prendre d'assaut.

Chefs en présence ◆**Marine impériale**: capitaine de vaisseau Jacob; capitaine de frégate Collet. ◆**Royal Navy**: inconnus.

Effectifs engagés ◆**Royal Navy**: les bricks TEASER [10 caronades[1] et 4 canons de 18] et The PLUMPER [12 caronades et 2 canons de 18]. ◆**Marine impériale**: 7 petites canonnières.

Stratégie ou tactique: L'attaque se fit de nuit et à la rame afin de profiter au maximum de l'effet de surprise; mais les Anglais étaient sur leurs gardes.

Résumé de l'action: Collet partit à l'entrée de la nuit. À 2 h 30, le 16, il se trouva à portée de canon des deux bricks qui ouvrirent le feu en demeurant à l'ancre. Les canonnières continuèrent de ramer sur eux pour les aborder, mais le courant ne leur permettait pas d'approcher suffisamment. Elles ripostèrent au feu anglais lorsqu'elles furent à un quart de portée. La canonnade se soutint avec violence durant une heure, au terme de laquelle The PLUMPER amena son pavillon. The TEASER, obligé de résister seul aux canonnières, n'aurait pas tardé à se rendre également, si un renversement de la marée n'était venu écarter les barques françaises, dont les rameurs étaient d'ailleurs épuisés, ayant manié l'aviron pendant

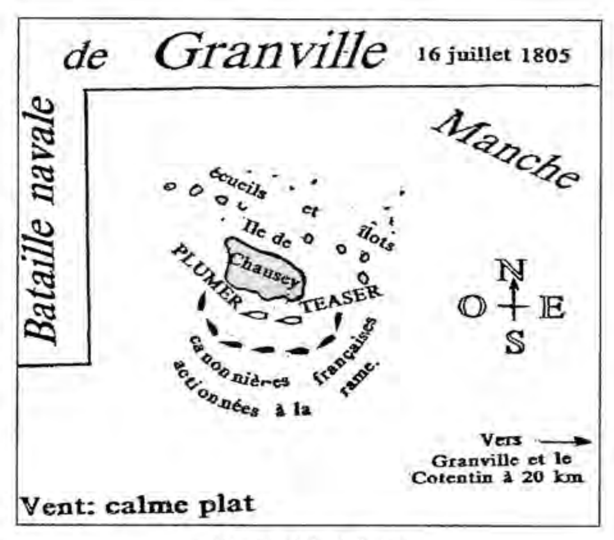
---

1 Gros canons de fonte utilisés dans la marine aux XVIII[e] et XIX[e] siècles. Les premiers avaient été fondus à Loch Carron, en Écosse; d'où leur nom.



toute la nuit. Collet fit alors mouiller ses canonnières et procura ainsi aux équipages un repos avant de recommencer la bataille.

À 6 h, le courant était devenu moins fort. Collet fit lever l'ancre et se dirigea sur The TEASER qu'il recommença à canonner avec vigueur. À 7 h, The TEASER mit à la voile, mais le calme ne lui permettant pas de partir et les canonnières étant parvenues à portée de pistolet, il amena lui aussi son pavillon.



Collection privée de l'auteur

À 14 h les Français rentrèrent triomphalement à Granville avec leurs deux prises.

Pertes ◆**Marine impériale** : presque tous les coups des Anglais ayant porté dans les voiles et le gréement des canonnières, elles éprouvèrent quelques avaries, mais elles n'eurent que cinq blessés dont le capitaine Collet. ◆**Royal Navy** : les Français trouvèrent 17 blessés, dont le commandant du PLUMPER, à bord des navires anglais. Quelques tués venaient d'être jetés à la mer.

Conséquence de cette défaite anglaise : Les deux navires anglais furent pris.

SOURCES ET LECTURES : ◆*Un Archipel normand. Les îles Chausey et leur histoire.* Ouvrage orné de gravures et de cartes, vicomte Paul de Gibon, publié à Coutances en 1918. ◆*Les Marins de Napoléon*, Auguste Thomazi, J. Tallandier, Paris, 1978. ◆*Le soldat du camp de Boulogne : 1803-1805*, Dr. Fernand Beaucour, Centre d'études napoléoniennes, Levallois, 1987.

Gravelines. *Bataille navale de*

Date de l'action: 17 juillet 1805.



Gravelines (photo Alain Perceval)
Collection privée de l'auteur

Localisation: Port de la mer du Nord; non loin de Dunkerque. Coordonnées géographiques: 50° 59' de latitude Nord et 02° 07' de longitude Est.

Conflit: Guerres du Premier Empire [18 mai 1804 – 1814 et 1815]. Troisième coalition, du 8 avril 1805 au Traité de Presbourg, 26 décembre 1805.

Contexte: Après avoir été, pendant plus de deux mois, contrarié par les vents, le vice-amiral Verhuel trouva enfin un temps favorable pour conduire le gros de la flottille batave de débarquement de Dunkerque à Ambleteuse où se trouvait son point de concentration dans le but d'envahir l'Angleterre.

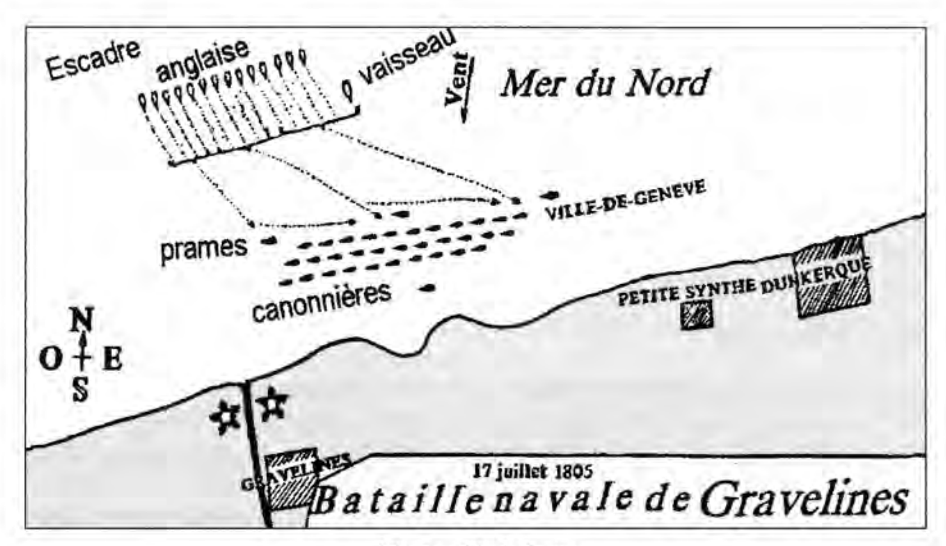
Chefs en présence ◆**Royal Navy**: inconnus. ◆**Marine impériale**: vice-amiral Verhuel.

Effectifs engagés ◆**Marine impériale**: 4 prames[1] et 32 canonnières. ◆**Royal Navy**: un vaisseau rasé; 2 frégates, 3 grosses corvettes, 9 bricks.

---

[1] Prame : gros vaisseau de débarquement à fond plat.





Collection privée de l'auteur

Stratégie ou tactique: L'amiral fit marcher sa flottille sur deux lignes, les bâtiments endentés [décalés], de manière à pouvoir tirer tous en même temps vers le large. Il plaça les quatre prames, deux au centre et une à chaque extrémité de la ligne extérieure. Le capitaine Lambour, commandant les prames, prit poste à la tête. Les canonnières furent formées en trois divisions: l'avant-garde et l'arrière-garde, chacune sous le commandement d'un capitaine de vaisseau batave, et le centre, commandé par l'amiral en personne.

Résumé de l'action: Le 17 juillet, dans l'après-midi, le vent parut se fixer au N.-E. À 17 h, l'amiral Verhuel appareilla avec quatre prames françaises et 32 canonnières bataves, bâtiments qui se trouvaient alors en rade de Dunkerque, parce que les vents violents du nord et du n.-n.-o., qui avaient soufflé les jours précédents, avaient obligé les transports de troupes et les bateaux-canonniers à rentrer dans le port.

La croisière anglaise, forte d'un vaisseau rasé, deux frégates, trois corvettes à trois mâts et neuf bricks, observait tranquillement ces mouvements de son mouillage à la hauteur de Gravelines. Le vent étant faible et les prames mauvaises marcheuses, la flottille mit près de quatre heures à se rendre par le travers de Gravelines. Aussitôt, les Anglais hissèrent leurs voiles et se dirigèrent vers la ligne franco-batave. Ils commencèrent leur feu à grande portée, mais le vice-amiral Verhuel ne fit riposter que lorsqu'ils se furent approchés davantage. L'attaque anglaise sur la tête de la ligne ne fut pas très agressive. Ils attaquèrent un peu plus vivement au centre. Ils réunirent ensuite toutes leurs forces contre l'arrière-garde. Cette partie de la ligne française était protégée par la prame VILLE-DE-GENÈVE[2].

[2] Sous les ordres du lieutenant de vaisseau Boissy.



En peu de temps, deux ou trois canonnières françaises furent désemparées et obligées de s'échouer pour ne pas couler. La prame d'escorte eut elle-même son grand mât cassé et cette avarie ayant gêné sa manœuvre, elle toucha le haut-fond. Alors les bâtiments anglais voulurent en profiter pour l'achever sous les bombes ou la forcer à se rendre. Mais la prame riposta par un feu si dense que les Anglais furent contraints de l'abandonner. Ce voyant, Boissy remit son bâtiment à flot et continua sa route. Vers 23 h, le combat cessa entièrement et les Anglais décrochèrent.

Pertes ◆Inconnues.

Conséquence de cette défaite anglaise: La flottille continua sa route, gagna la rade de Calais où elle mouilla en ligne. La prame VILLE-DE-GENÈVE et les canonnières les plus avariées entrèrent dans le port. L'interception anglaise avait échoué.

SOURCES ET LECTURES : ◆*British Strategy in the Napoleonic War, 1803-1815*, Christopher D. Hall, Manchester University Press, Manchester et New York, 1992. ◆*Les flottilles côtières de Pierre le Grand à Napoléon, de la Baltique à la Manche*, amiral Maurice Dupont, Economica, Paris, 2000. ◆*Les difficultés portuaires rencontrées à Boulogne pour le projet napoléonien d'Expédition en Angleterre, 1803-1805*, Fernand Beaucour, Centre d'études napoléoniennes, Levallois, 1993. ◆*La vaine attente par Napoléon au château de Pont-de-Briques de la flotte franco-espagnole, pendant l'été 1805*, Fernand Beaucour, Centre d'études napoléoniennes, Levallois, 1989.

La Grenade. *Bataille navale de*

Date de l'action: 6 juillet 1779.

Localisation: Devant l'île de [la] Grenade, dans les Antilles. Coordonnées géographiques moyennes: 12°07' de latitude Nord et 61°40' de longitude Ouest.

Conflit: Guerre de l'Indépendance des États-Unis d'Amérique [1775-1783].

Contexte: La flotte française de l'amiral d'Estaing venait de convoyer dans l'île de la Grenade un Corps expéditionnaire qui s'était emparé de l'île. Mais deux jours plus tard, une flotte anglaise surgit avec le dessein de secourir la garnison. Le vice-amiral Byron voulut, en désespoir de cause, reprendre l'île. Le 6 janvier, donc, le vice-amiral John Byron arriva avec neuf vaisseaux de ligne et se joignit au contre-amiral Samuel Barrington au large de Sainte-Lucie. Les Anglais savaient que l'île de Saint-Vincent avait été prise par les Français et par les Indiens Caraïbes. Ils avaient aussi appris que l'amiral d'Estaing avait été joint par La Motte-Picquet. Les deux divisions concentrées avaient quitté Fort-Royal de la Martinique pour prendre la Grenade, forçant le gouverneur anglais Lord Macartney à capituler à discrétion et à livrer aux Français ses 100 pièces de canons, ses 24 mortiers et des vaisseaux pour 40 000 livres sterling. Reprendre l'île de la Grenade était donc devenu le premier objectif de l'amiral Byron qui avait immédiatement fait voile vers cette terre.

Chefs en présence ◆**Anglais**: le vice-amiral John Byron[1]. ◆**Français**: vice-amiral d'Estaing; Suffren; de Grasse; Bougainville; Lamotte-Picquet...

Effectifs engagés ◆**La Marine royale** comptait 25 vaisseaux de plus petite taille, car ils ne totalisaient que 1 468 canons[2]. ◆**Royal Navy**: la flotte de l'amiral Byron

---

1. John Byron [1723-1786], amiral anglais et grand-père du poète Byron. Il explora le Pacifique Sud en 1764 à la tête d'une expédition, puis fut nommé en 1769 gouverneur de la colonie de Terre-Neuve.
2. *Ordre de bataille français*: [selon les Archives nationales de France, B4 141-277 et Archives historiques de France, Guerre: 1783, carton 50]. **Avant-garde**, Le ZÉLÉ [74 canons, chef d'escadre Barras], Le FANTASQUE [64, Suffren], Le MAGNIFIQUE [74, Brach], Le TONNANT [80, chef d'escadre Breugnon, capitaine Bruyères], Le PROTECTEUR [74, Grasse-Limermont], Le FIER [50, Turpin], Le DAUPHIN-ROYAL [70, Mithon], Le PROVENCE [64, Champorcin], **frégates** La DILIGENTE [28, du Chilleau], La FORTUNÉE [32, Marigny], L'ELLIS [20, Fonteneau]. **Corps de bataille**, Le FENDANT [74, Vaudreuil], L'ARTÉSIEN [64, Peunier], Le FIER-RODRIGUE [50, Montaut], L'HECTOR [74, Moriès], Le LANGUEDOC [80, vice-amiral d'Estaing, capitaine Boulainvilliers], Le ROBUSTE [74, chef d'escadre de Grasse, capitaine Longueville], Le VAILLANT [64, Chabert], Le SAGITTAIRE [54, Albert], Le GUERRIER [74, Bougainville], **frégates** L'ALCMÈNE [28, Bonneval], La CHIMÈRE [32, Saint-Césaire], L'IPHIGÉNIE [32, Kersaint], Le LIVELY [24, du Rumain], La CÉRÈS [18, Traversay]. **Arrière-garde**, Le SPHINX [64, Soulange], Le DIADÈME [74, Dampierre], L'AMPHION [50, Ferron], Le MARSEILLAIS [74, La Poype], Le CÉSAR [74, chef d'escadre Broves], Le VENGEUR [64, Retz], Le RÉFLÉCHI [64, Cillart], L'ANNIBAL [74, chef d'escadre La Motte-Picquet, capitaine Lacroix], **frégates**



comptait 21 vaisseaux de ligne armés de 1 516 canons; 11 641 hommes, incluant les troupes de débarquement[3].

Stratégie ou tactique: Lignes parallèles traditionnelles. Les batteries côtières prêtèrent main-forte aux vaisseaux français pour mettre à mal les trois supervaisseaux de **trois ponts** (98 canons). Ils tirèrent 20 699 coups de canon. Pourquoi le comte d'Estaing n'a-t-il pas complété le succès de sa brillante journée navale par la saisie de quatre navires anglais, qui, en piteux état [Le MONTMOUTH surtout], ne pouvaient rallier facilement leur escadre? Il ne sut pas profiter d'incontestables avantages pour paralyser jusqu'à la fin de la campagne, sinon anéantir, la flotte anglaise. « La victoire ne peut lui être disputée, affirma Suffren à son sujet. Mais, s'il avait été aussi marin que brave, nous n'aurions pas laissé échapper 4 vaisseaux démâtés[4]. »

Résumé de l'action: À l'aube du 6 juillet, la flotte française fut aperçue venant de la baie Saint-Georges, une grande baie à l'ouest de la Grenade. La marque personnelle du vice-amiral anglais flottait sur Le PRINCESSE-ROYALE, gros vaisseau de 98 canons, suivi de 20 vaisseaux. Le navire-amiral français était Le LANGUEDOC [80 canons], mais dans la ligne, certains capitaines portaient des noms qui devinrent célèbres par la suite: Suffren, De Grasse, Bougainville, La Motte-Picquet.

L'amiral anglais avait le vent en sa faveur et pensait surprendre les Français occupés à manœuvrer. Mais ces derniers, sans être encore en ligne, étaient parés à combattre. La bataille s'engagea[5].

Le PRINCESSE-ROYALE, au centre de la ligne anglaise, donna le signal de l'attaque. La canonnade commença à 7 h 30 entre le vice-amiral Barrington [PRINCE-OF-WALES 74 canons, soutenu par Le BOYNE, Le SULTAN, Le GRAFTON [capitaine Collingwood], Le CORNWALL [capitaine Edwards], Le LION [capitaine Cornwalis] et Le MONTMOUTH [capitaine Thomas Fanshawe], tous d'énormes trois-ponts de 98 canons, trois rangées de sabords sur chaque flanc.

L'AMAZONE [32, La Pérousse], La BOUDEUSE [32, Grenier], **cotre** (cutter) L'ALERTE [14, Capellis], **flûte** La MÉNAGÈRE [30, Faures], **goélette** Le BARINGTON, prise anglaise, [Desplaces].

3 Ce nombre incluait, entre autres, Le CONQUEROR [74 canons, contre-amiral Parker], Le SUFFOLK [74 canons, contre-amiral Rowley], Le GRAFTON [74 canons], L'ARIDANE, Le PRINCESSE-ROYALE [gros vaisseau-amiral de 98 canons de l'amiral Byron], accompagnés de nombreuses frégates.

4 Après ses erreurs de Sainte-Lucie [voir cette attaque durant la deuxième moitié de décembre 1778], ce fait ne contribua pas à redorer son blason.

5 Outre les ouvrages généraux cités *in fine* et ceux mentionnés en référence au bas des pages, les textes de ce chapitre sont la synthèse des ouvrages suivants : *Le bailli de Suffren*, Just-Jean-Étienne Roy, Fr. Joubert, Éditions Mame et fils, Tours, 1879. *Vie de Suffren*, Bescherelle aîné, Éditions Ardant, Limoges.

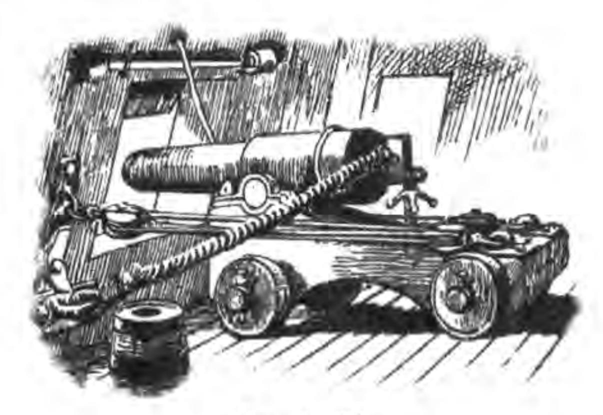
Les premiers vaisseaux anglais qui attaquèrent furent fortement malmenés par la ligne française et par les batteries côtières. Le MONTMOUTH, Le CORNWALL et Le LION durent bientôt quitter le champ de bataille. La ligne anglaise fut en définitive coupée et mise en désordre.

Le LION fut si endommagé qu'il dut être coulé à Sainte-Lucie ; il était irrécupérable ayant perdu presque tous ses mâts. Le GRAFTON et Le CORNWALL furent aussi avariés. Le MONMOUTH était devenu totalement inapte au combat.

L'amiral anglais pouvait apercevoir les couleurs françaises sur le fort et les batteries de Baie Saint-Georges. Mais cette défaite lui interdisait de penser à les en déloger. Le soir venu, il fit donc aligner les navires qui lui restaient, et le comte d'Estaing fit de même. Mais durant la nuit, l'amiral Byron décrocha et alla mouiller sous les canons de St-Kitts [Saint-Christophe]. L'escadre française revint mouiller devant la Grenade, « au grand mécontentement des spectateurs anglais de la colonie qui avaient compté sur la défaite de d'Estaing[6] ».

Pertes ◆**Anglais** : Le CORNWALL, Le LION et Le MONTMOUTH furent fortement avariés. Le LION fut démâté de son grand mât de hune et de son perroquet de fougue. Les Anglais eurent un millier de tués et de blessés [1 055 en tout]. ◆Les **Français** subirent des pertes humaines presque similaires [176 tués et 773 blessés], mais ne perdirent aucun vaisseau.

Conséquence de cette défaite anglaise : Le but de la bataille était de reprendre la Grenade aux Français. Ce fut un échec pour les Anglais. Cette bataille fut[7] *la défaite la plus désastreuse de la Royal Navy depuis sa défaite de Bèveziers en 1690.* Pourtant, au lieu de poursuivre et de détruire complètement la flotte anglaise, d'Estaing se contenta de la laisser retraiter.



Caronnade (1800)
in Larousse Universel en 2 volumes – Vol. I – @ Archives Larousse

6 Précisa un chroniqueur.

7 D'après l'historien et tacticien américain Mahan.

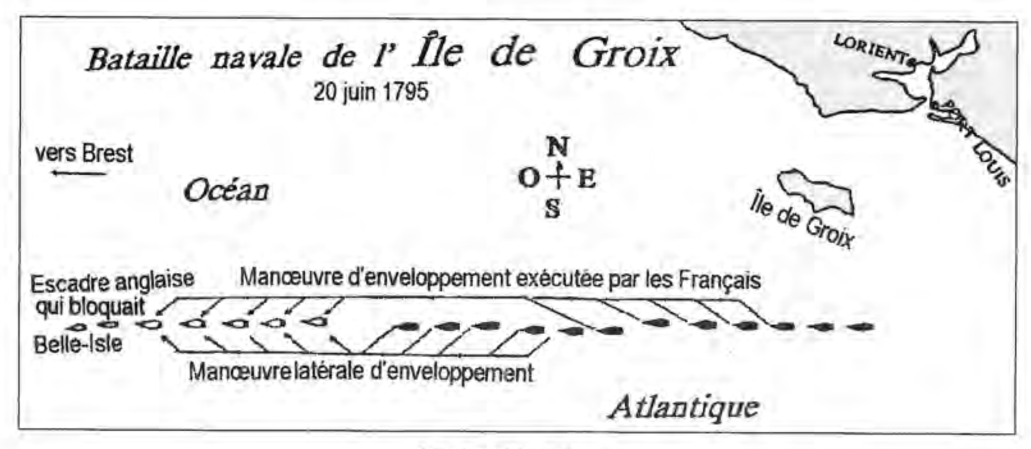


SOURCES ET LECTURES : ◆*L'Amiral d'Estaing (1729-1794)*, Calmon-Maison, Paris, Calmann Lévy, Paris, 1910. ◆*Charles-Henri d'Estaing, amiral de France et franc-maçon, 1729-1794* ; suivi de *Marine et franc-maçonnerie 1750-1830*, Jean-Marc Van Hille, Chevilly-Larue, Challenges d'aujourd'hui, Paris, 1994. ◆*La Royale au temps de l'amiral d'Estaing*, Michel Vergé-Franceschi, la Pensée universelle, Paris, 1977. ◆*Naval researches ; or, a candid inquiry into the conduct of Admirals Byron, Graves, Hood, and Rodney, in the actions off Grenada, Chesapeak, St. Christopher's, and of the ninth and twelfth of April, 1782 : being a refutation of the plans and statements of Mr. Clerk, Rear Admiral Ekins and others*. Illustrated, etc., Captain, R.N. Thomas White, Honorable John Byron, John of Eldin Clerk Devonport Printed, Londres, 1830. ◆*Admiral Satan. The Life and Campaigns of Suffren*, Roderick Cavaliero, I.B. Tauris, Londres, 1994.

Groix. *Bataille navale de*

Date de l'action: 17 juin 1795.

Localisation: Île située au large de la pointe Penmarch, promontoire de la baie d'Audierne dans le département du Finisterre, France. Coordonnées géographiques: 47° 38' de latitude Nord et 03° 27' de longitude Ouest.



Collection privée de l'auteur

Conflit: Guerres de la Révolution française [1793-1804]. Première coalition qui commença en 1793 et dura jusqu'à la Paix de Campo-Formio[1].

Contexte: Telle était l'incompétence de ceux qui dirigeaient la France en matière maritime que ce pays eut presque toujours une flotte numériquement inférieure à celle de l'Angleterre.

Des 12 vaisseaux que la France avait eu tant de peine à équiper, à Brest en 1795, trois, sortis sous le commandement du contre-amiral Vence, se trouvaient bloqués sous Belle-Isle, au début de juin 1795, par une division anglaise de 5 vaisseaux. L'amiral Villaret décida de faire sortir les 9 vaisseaux qui restaient en rade pour aller débloquer la division. Les 9 navires mirent à la voile et se dirigèrent vers Belle-Isle; mais le contre-amiral Vence en était déjà parti pour rejoindre l'escadre française qui arrivait. Les 12 vaisseaux français se dirigèrent vers Brest.

Chefs en présence ◆**Marine nationale**: amiral Villaret. ◆**Royal Navy**: vice-amiral de la Bleue, William Cornwallis.

[1] Le 17 octobre 1797.



Effectifs engagés ◆**Royal Navy** : huit vaisseaux dont un gros *trois-ponts*. ◆**Marine nationale** : douze vaisseaux.

Stratégie ou tactique: La ligne française arriva par l'arrière et remonta par les deux bords de façon à prendre la ligne anglaise en tenaille. Cornwallis rusa pour empêcher les Français de le poursuivre. Il signala qu'une puissante escadre anglaise était sur le point de survenir.

Résumé de l'action: Le 16 juin 1795, l'escadre anglaise, commandée par le *vice-amiral de la Bleue* William Cornwallis, fut repérée par les Français. L'escadre française fut elle-même aperçue par une vedette anglaise, en l'occurrence The PHAETON[2]. Elle avertit immédiatement Cornwallis qui donna le signal du branle-bas de combat. Bientôt apparurent les 12 vaisseaux de ligne français. Ils se trouvaient *sous le vent* par rapport à l'escadre anglaise. Cornwallis alignait huit vaisseaux de ligne[3], deux frégates et un brick de 16 canons. Immédiatement, l'escadre française se jeta à la poursuite des Anglais et ces derniers décrochèrent. La faiblesse du vent fit que toute la journée, les escadres ne se rattrapèrent pas.

The BRUNSWICK[4] et The BELLEROPHON[5] menaçaient d'être rattrapés et interceptés par les Français. Cornwallis ordonna au MARS [capitaine Charles Cotton] et au TRIUMPH [capitaine Erasmus Gower] de s'interposer entre les poursuivants et ces deux navires pour les couvrir.

Le 17, à l'aube, les Français avaient partiellement rattrapé l'escadre en fuite. Vers 9 h, le premier vaisseau français, accompagné par une frégate, ouvrit enfin le feu sur le dernier anglais, The MARS. Ce dernier riposta par un tir désespéré et 30 minutes après, un autre vaisseau français vint remplacer le premier, arriva à hauteur du dernier fuyard, le canonna et ainsi de suite jusqu'à 19 h, sans que les autres vaisseaux de la Royal Navy ne se retournent pour porter secours au malheureux anglais.

Enfin, Cornwallis, pris de remords, décida de s'arrêter et de porter secours au MARS, fortement endommagé par les tirs successifs des Français. La division anglaise fut bientôt encerclée par les Français et la canonnade reprit, furieuse de part et d'autre. Bientôt, pourtant, l'escadre anglaise rompit le combat pour regagner

---

2 Frégate de 38 canons commandée par Robert Stopford.

3 Dont un énorme **trois-ponts**.

4 Vaisseau de 74 canons, capitaine Lord Cranstoun.

5 Soixante-quatorze canons, capitaine C. Fitzgerald, plus tard baron Lecale ; rappelons que ce fut ce navire qui conduisit Napoléon à l'île de Sainte-Hélène. Quant aux **Fitzgerald**, de lointaine origine italienne, ils étaient venus s'installer en Irlande et avaient traduit leur nom de Gherardini [nominatif pluriel pour désigner *la famille*] en son équivalent local [en réalité le franco-normand Fils de ou Fitz Gérald], en usage alors dans les îles britanniques, dans la bonne société. La branche toscane de cette famille donna naissance à Lisa di Noldo Gherardini, habituellement connue sous les noms de *Mona Lisa* ou *la Joconde*, tandis que la branche irlandaise engendra un homme presque aussi célèbre, le président John Kennedy, un Fitzgerald par sa mère Rose [Source : *National Geographic Magazine*, novembre 1974].



l'Angleterre. En décrochant, Cornwallis usa d'une ruse pour freiner l'amiral Villaret ; il signala qu'une *puissante escadre* anglaise arrivait à son secours. Comme la nuit tombait, Villaret décida d'attendre le lendemain matin pour voir ce qu'il en était de cette « puissante escadre ». Le lendemain, l'escadre anglaise avait jeté l'ancre sous la protection des batteries côtières de la baie de Cawsand. Les Français croisèrent en haute mer afin de lui proposer la bataille. En vain, la Royal Navy déclina l'offre.

Pertes ◆Inconnues.

Conséquence de cette défaite anglaise : La division française du contre-amiral Vence qui mouillait à Belle-Île se trouvait ainsi débloquée.

SOURCES ET LECTURES : ◆*Grande et petites histoires de l'île*, Lucien Gourong, Éditions Kedvisual, Merlevenez, 1998. ◆*History of the Wars of the French Revolution... Embellished with portraits of the most distinguished characters of the age and illustrated by maps, etc.*, Edward Baines, 2 vol., Longman & Co., Londres, 1817. ◆*A History of the Royal Navy, from the earliest times to the wars of the French Revolution*, Sir Nicholas Harris Nicolas, G.C.M.G., 2 vol., Londres, 1847.

Groix. *Bataille navale de*

Date de l'action: 22 juin 1795.

Localisation: Île située au large de la pointe Penmarch, promontoire de la baie d'Audierne dans le département du Finisterre. Coordonnées géographiques: 47° 38' de latitude Nord et 03° 27' de longitude Ouest.

Conflit: Guerres de la Révolution française [1793-1804]. Première coalition qui commença en 1793 et dura jusqu'à la Paix de Campo-Formio, le 17 octobre 1797.

Contexte: À l'aube du 22, The NYMPH et The ASTROEA, deux frégates vedettes de l'escadre anglaise de la Manche commandée par *l'amiral de la Blanche* Alexander Bridport[1]. Lord Bridport avait 22 voiles transportant 1 454 canons. Il avait placé son pavillon amiral sur The ROYAL GEORGE, un énorme 3-ponts de 110 canons. Il avait aussi sous ses ordres The QUEEN CHARLOTTE[2], 5 vaisseaux de 98 canons, The SANS-PAREIL[3] de 80 canons, 5 vaisseaux de 74 canons, 6 frégates, 2 brûlots et un navire-hôpital [The CHARON]. Les énormes vaisseaux de l'escadre anglaise avaient de quoi impressionner Villaret.

Chefs en présence ◆**Royal Navy**: amiral de la Blanche Lord Alexander Bridport Hood. ◆**Marine nationale**: amiral Villaret

Effectifs engagés ◆**Marine nationale**: 12 voiles transportant 830 canons. ◆**Royal Navy**: 22 voiles, gros vaisseaux portant 1 454 canons.

Stratégie ou tactique: Des soldats du 118th Regiment of the Line avaient été répartis sur les vaisseaux afin d'augmenter la capacité de tir de mousqueterie des marins.

L'escadre française comptait douze vaisseaux de ligne et quelques frégates et petits navires. Elle était en fait beaucoup moins puissante que l'escadre anglaise, d'autant moins que ses vaisseaux de ligne comptaient surtout des « 74 canons », alors que les Anglais alignaient des vaisseaux beaucoup plus gros. Aussi cette fois, ce furent les Anglais qui poursuivirent.

Résumé de l'action: La mer était calme et le vent léger. Lord Bridport donna le signal de l'attaque. La chasse dura toute la soirée, et, tôt le matin du 23, les six vaisseaux de tête arrivèrent sur la côte déchiquetée du Morbihan. Ils étaient l'énorme QUEEN-CHARLOTTE qui transportait le pavillon de l'amiral Sir Roger Curtis, The SANS-PAREIL, The COLOSSUS, The IRRESISTIBLE, The

---

1 Appelé Hood avant d'être anobli.

2 Trois-ponts de 110 canons, capitaine Andrew Snape Douglas.

3 Une prise française.



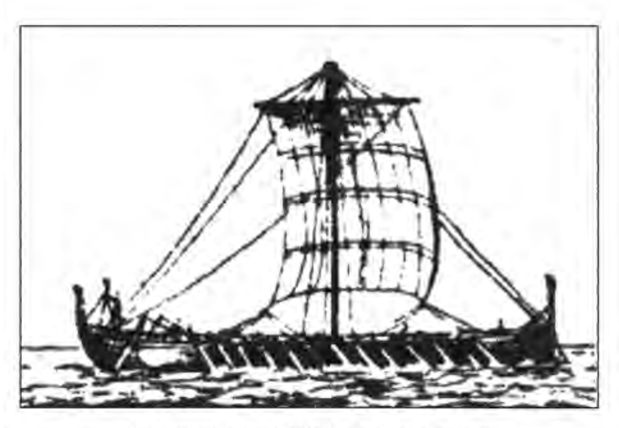
ORION et The RUSSELL. La bataille commença immédiatement, emplissant durant trois heures le calme et paisible paysage breton de l'énorme roulement de plus de 2 000 canons.

Au cours du combat, le reste de l'escadre anglaise vint prêter main-forte aux premiers. The QUEEN-CHARLOTTE fut fortement endommagé lorsqu'il fut pris entre deux feux.

Après un combat acharné qui se termina à 9 h, trois vaisseaux français furent pris par les gros trois-ponts anglais de 110 canons.

Pertes ◆**Marine nationale** : trois vaisseaux pris[4], d'autres endommagés. Quelques centaines de tués et de blessés. ◆**Royal Navy** : vaisseaux endommagés. Quelques centaines de tués et de blessés.

Conséquence de cette défaite française : Les conséquences militaires furent à peu près nulles. Cette victoire anglaise eut un effet psychologique très positif sur l'esprit des équipages britanniques après leur défaite du 17 juin.



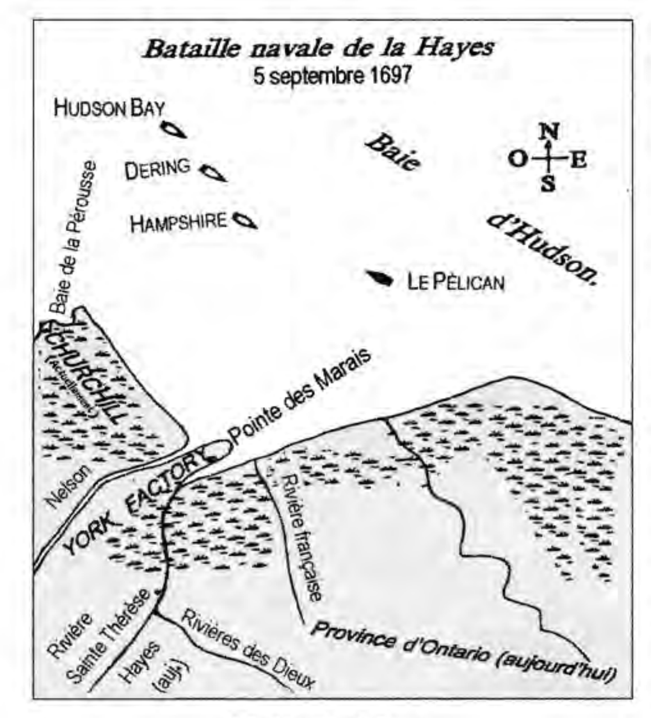
Pentecontore grecque; galère de cinquante rameurs
[du grec Πεντήκοντα, cinquante, et ἄρω, j'équipe]
in Larousse Universel en 2 volumes – Vol. I – @ Archives Larousse

SOURCES ET LECTURES : ◆ *The French Wars, 1792-1815*, Charles J. Esdaile, Routledge, Londres, 2001. ◆*Les guerres de la Révolution, 1792-1797 : de Jemmapes à la campagne d'Italie*, Antoine de Jomini, Hachette littératures, Paris, 1998.

4 L'ALEXANDRE de 74, Le FORMIDABLE de 74 et Le TIGRE de 80.



Hayes. *Bataille navale de La*



Collection privée de l'auteur

Date de l'action: 5 septembre 1697.

Localisation: Baie d'Hudson; aujourd'hui dans la province du Manitoba, Canada. Coordonnées géographiques: 57° 02' de latitude Nord et 92° 20' de longitude Ouest.

Conflit: Fin de la guerre de la ligue d'Augsbourg, 1688-1697.

Contexte: Après la destruction des pêcheries anglaises de Terre-Neuve, la guerre économique se poursuivit en Amérique du Nord par un assaut contre les forts anglais de traite de fourrure situés dans la baie d'Hudson.

Chefs en présence ◆Le Moyne d'Iberville commandait Le PÉLICAN. ◆Le capitaine Fletcher commandait Le HAMPSHIRE; le capitaine Grimmington Le DERING et le capitaine Edge combe L'HUDSON-BAY.

Effectifs engagés ◆Les trois navires anglais alignaient 114 canons. ◆Le PÉLICAN possédait 44 canons et son équipage comptait 40 scorbutiques incapables de combattre. De plus, 27 étaient passés sur Le PROFOND avant de quitter Plaisance, et 26 autres, partis en reconnaissance terrestre la veille au soir, n'étaient pas encore de retour au moment de la bataille.

Stratégie ou tactique: Il n'y eut pas d'abordage. Le combat fut entièrement exécuté au canon. À noter que, exceptionnellement ici, *la tactique habituelle des deux antagonistes fut inversée*: les Français visèrent la ligne de flottaison et les Anglais les mâtures.

Résumé de l'action: Le 5 novembre 1697, à l'aube, d'Iberville aperçut trois vaisseaux sous le vent. Il se porta à leur rencontre croyant voir arriver les navires de son escadre qu'il avait perdus dans le brouillard, mais il se rendit vite compte qu'il s'agissait de trois navires de guerre anglais, Le HAMSHIRE [56 canons], Le DERING [36 canons] et Le HUDSON-BAY [32 canons]. Branle-bas de combat.



Vers 9 h 30, le combat commença, violent. Ayant appris que d'Iberville commandait le navire, les capitaines anglais se réjouissaient de capturer enfin ce corsaire insaisissable.



D'Iberville's Defeat of the English Ships in Hudson Bay, 1697
C.W. Jeffereys, Collection privée de l'auteur de cet ouvrage

Les trois navires anglais arrivaient en formation d'attaque, Le HAMPSHIRE en tête, suivi du DERING et de L'HUDSON-BAY. Le PÉLICAN se jeta avec impétuosité sur Le HAMPSHIRE qui dut manœuvrer en catastrophe afin d'éviter l'abordage. En passant à les frôler entre les deux suivants, les Français leur lâchèrent une terrible double bordée qui truffa leurs flancs. Mais le gros HAMPSHIRE se ressaisit vite, fit demi-tour et commença à canonner et à mitrailler la mâture et le pont du Français. Ce dernier riposta en concentrant ses bordées meurtrières au ras des lignes de flottaison.

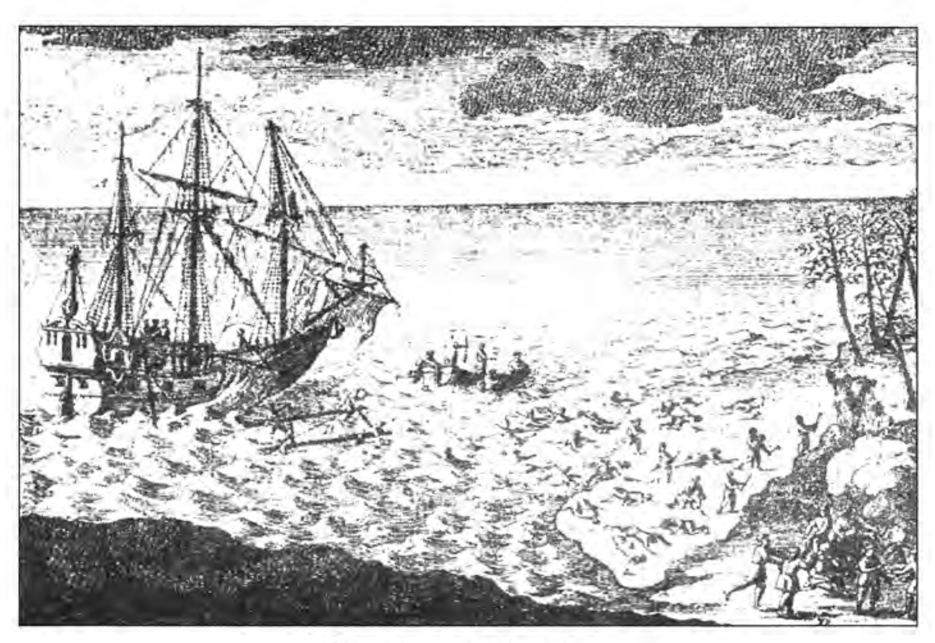
Ce combat acharné dura trois heures et demie. Finalement, Le HAMPSHIRE, qui faisait eau de toutes parts, commença à prendre une forte gîte et coula rapidement. Ce que voyant, Le DERING lâcha une dernière bordée, vira lof pour lof et s'enfuit à toutes voiles, tandis que L'HUDSON BAY amenait son pavillon pour signifier qu'il se rendait. D'Iberville tenta de se lancer à la poursuite du DERING, mais les avaries fort importantes, qu'il avait reçues du HAMPSHIRE, l'empêchèrent de mener à bien la poursuite.

Dès le lendemain, une tempête se leva. Le PÉLICAN, fortement avarié, sombra le surlendemain à dix kilomètres de la côte. D'Iberville avait eu le temps de faire construire des radeaux qui débarquèrent les malades, les blessés et l'équipage. Pourtant, 18 soldats se noyèrent durant le sauvetage.

Pertes ◆L'HUDSON-BAY transportait pour 50 000 dollars de marchandises que les Français s'approprièrent. Mais le navire lui-même sombra durant la tempête qui engloutit aussi Le PÉLICAN. Le DERING et Le HAMPSHIRE transportaient 100 soldats de renfort pour la garnison de Fort-Nelson. Ceux du HAMPSHIRE furent faits prisonniers par les Français. Les pertes humaines en tués et blessés sont mal connues. On sait seulement que les Français, qui n'avaient pas subi d'abordage, eurent 90 tués et blessés [15 tués et 75 blessés].



Conséquence de cette défaite anglaise : Cette victoire sur les trois navires de guerre anglais permit aux Français d'assiéger et de prendre Fort-Nelson, capitale anglaise de la baie d'Hudson. La cruelle guerre de la ligue d'Augsbourg se terminait enfin avec la signature de la Paix de Ryswick[1], en septembre-octobre 1697.



Échouage du Pélican selon La Potherie
Collection privée de l'auteur

SOURCES ET LECTURES : ◆*Le corsaire de la baie d'Hudson*, Eugène Achard, Librairie générale canadienne, Montréal, Librairie d'action catholique, Québec, 1941. ◆*Iberville le Conquérant*, Guy Frégault, Société des Éditions Pascal, Montréal, 1944. ◆*Quand Le Moyne d'Iberville explorait le Mississipi*, Albert Krebs, article extrait du « Monde français », mars 1949. ◆*La Grande aventure de le Moyne d'Iberville*, Pierre Daviault, Éditions de l'A.C.F., Montréal, pas de date. ◆*Father Baudouin's War, D'Iberville's Campaigns in Acadia and Newfoundland*, Memorial University of Newfoundland, St-Jean de Terre-Neuve, 1696. ◆*Expédition de Le Moyne d'Iberville à Terre-Neuve (1696)*, Alan F. Williams, Éditeur scientifique, Montréal, pas de date. ◆*Le Chevalier Pierre Le Moyne, sieur d'Iberville*, Le père Louis Le Jeune [oblat de Marie Immaculée], Les Éditions de l'Université d'Ottawa, Ottawa, 1937. ◆*A Comparative View of French Louisiana, 1699 and 1762 : the Journals of Pierre Le Moyne d'Iberville and Jean-Jacques-Blaise d'Abbadie*, édition traduite et annotée par Carl A. Brasseaux, Center for Louisiana Studies, University of Southwestern Louisiana, Lafayette, 1981. ◆*Iberville's Gulf Journals*, Pierre Le Moyne d'Iberville, traduit du français et édité par Richebourg Gaillard McWilliams, University of Alabama Press, 1981.

[1] Aujourd'hui **Rijswijk** aux Pays-Bas.

Heyst. *Bataille navale de*

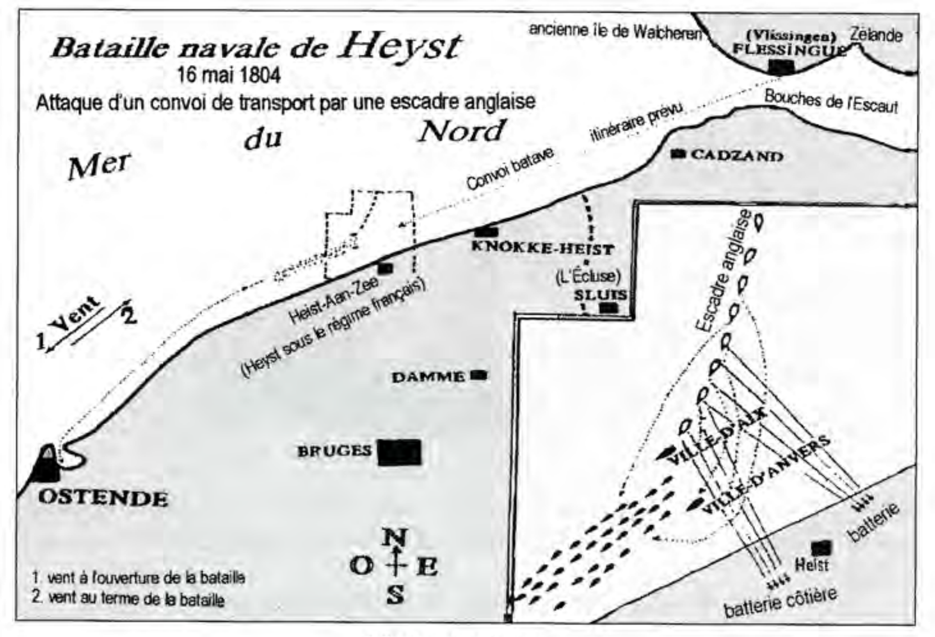
Date de l'action: 16 mai 1804.

Localisation: *Heist-Aan-Zee*, au nord de la Belgique actuelle. Coordonnées géographiques: 51°20' de latitude Nord et 03°15' de longitude Est.

Conflit: Guerres de la Révolution française, 1893 – 18 mai 1804. Consulat, 10 novembre 1799 – 18 mai 1804 [*19 brumaire an VIII*].

Contexte: Ce fut la dernière bataille de la Révolution française. Le 16 mai, une division [de 19 canonnières, 47 bateaux-canonniers bataves et quelques transports] appareilla de Flessingue sous le commandement du vice-amiral Verhuel pour se rendre à Ostende. Elle était escortée par deux prames françaises, La VILLE-D'AIX et La VILLE-D'ANVERS. Le but de la manœuvre était de concentrer des bâtiments de débarquement destinés à une invasion de l'Angleterre. À la hauteur de Heyst, elle fut attaquée par une escadre anglaise commandée par le commodore Sidney Smith.

Chefs en présence ◆**Royal Navy**: commodore Sidney Smith. ◆**Marine nationale [consulaire]**: vice-amiral Verhuel.



Collection privée de l'auteur

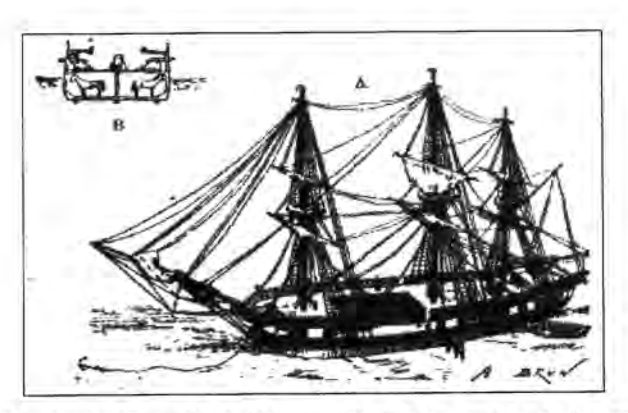


Effectifs engagés ◆**Marine nationale** [**consulaire**] : 19 canonnières ; 44 bateaux-canonniers et des transports ; par la suite, deux sections de péniches. ◆**Royal Navy** : une quarantaine de vaisseaux.

Stratégie ou tactique: Comme d'habitude, les Français pointaient surtout vers la mâture et les Anglais surtout vers les équipages et la ligne de flottaison. Ce qui explique que les pertes françaises sont souvent plus importantes.

Résumé de l'action: Au bruit des premiers coups de canons, deux sections de péniches, commandées par le capitaine de frégate Lambour, furent expédiées d'Ostende au devant de la division qui combattait. Elles la rejoignirent et donnèrent la remorque à plusieurs bateaux dégréés que le vent portait à la côte. L'action ayant eu lieu très près des terres, les batteries côtières secondèrent les bâtiments de la flottille. L'artillerie légère de campagne, qui suivait sur la côte tous les mouvements de la division, entretint un feu extrêmement vif sur les navires Anglais qui furent très incommodés par ses projectiles.

Le poids du combat tomba surtout sur l'arrière-garde : les deux prames d'escorte[1] remplirent leur tâche d'escorteur jusqu'au bout en causant de nombreuses avaries aux Anglais. Après avoir presque entièrement épuisé ses munitions, La VILLE-D'ANVERS s'échoua sur la côte. Dans cette position, elle se défendit avec acharnement et repoussa toutes les tentatives que firent les Anglais pour s'en emparer ou l'incendier. Vers la fin du combat, les vents étant devenus contraires, une partie seulement de la flotte franco-batave put gagner Ostende. Les autres rentrèrent dans l'Escaut.



Prame: n.f. de l'allemand prahm. Bâtiment à fond plat, à rames et à voiles, tirant peu d'eau et qui est capable de porter une nombreuse artillerie. La prame servait sous le Premier Empire à la défense côtière. **A**, échoué à marée basse; **B**, coupe transversale.

in Larousse Universel en 2 volumes – Vol. II – @ Archives Larousse

[1] La VILLE-D'AIX et La VILLE-D'ANVERS.

Pertes ◆**Marine nationale** : inconnues. ◆**Royal Navy** : une centaines de tués et blessés.

Conséquence de cette défaite anglaise : Le convoi français put passer le jour-même ou le lendemain.

SOURCES ET LECTURES : ◆*A Thirst for Glory. The Life of Admiral Sir Sidney Smith*, Tom Pocock, Aurum, Londres, 1996. ◆*The Life and Correspondence of Admiral Sir William Sidney Smith*, John Barrow, 2 vol., Richard Bentley, Londres, 1848. ◆*La Révolution française en Hollande. La République Batave*, Louis Désiré Legrand, Paris, 1894. ◆*Remous révolutionnaires : République batave, armée française*, Annie Jourdan et Joep Leerssen, Amsterdam University Press, Amsterdam, 1996. ◆*Patriots and Liberators : Revolution in the Netherlands 1780-1813*, Simon Schama, Fontana Press, Londres, 1992.

Holy. *Combat naval de l'île de*

Autre nom: Lindisfarne.

Date de l'action: Début de novembre 1462.

Localisation: Îlot situé à quelques centaines de mètres de la côte anglaise, sur la frontière de l'Écosse. Coordonnées géographiques: 55°41' de latitude Nord et 01°48' de longitude Ouest.

Conflit: Guerre civile des Deux-Roses en Angleterre [crise dynastique], 1455-1485.

Contexte: Le roi de France soutenait le parti anglais de Lancastre-Plantagenêt [Tudor] ; la maison d'York recevait l'aide du duc de Bourgogne.

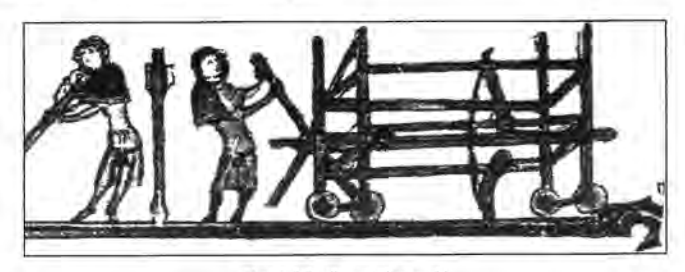
Les Français et les Anglais lançaient des raids de harcèlement meurtriers contre les villes côtières. À l'arrivée en France de Marguerite d'Anjou, femme du roi d'Angleterre Henri VI de Lancastre, jusque-là réfugiée en Écosse, Louis XI de France mit à sa disposition une escadre et des renforts.

Chefs en présence ◆Lord Ogle et John Manners commandaient les Anglais.

Effectifs engagés ◆Inconnus.

Résumé de l'action: Après avoir assiégé et enlevé Bamborough, Dunstanburgh et, enfin, Alnwick, Brézé reprit la mer. Mais la tempête se leva, dispersa l'escadre française, jeta le navire de la reine Marguerite à Berwick et les autres dans la région de Bamborough, dans la petite île de Lindisfarne[1], où les navires anglais de Newcastle qui les poursuivaient les attaquèrent. Le combat fut violent; finalement, les Anglais, beaucoup plus nombreux, eurent le dessus.

Pertes ◆La caravelle du comte d'Eu et trois gros vaisseaux français tombèrent entre les mains de l'escadre anglaise. Le combat coûta 500 tués aux Franco-Écossais et un nombre indéterminé aux Anglais.



The Old Artillery: A Springald
Collection privée de l'auteur

[1] Holy Island, aujourd'hui.



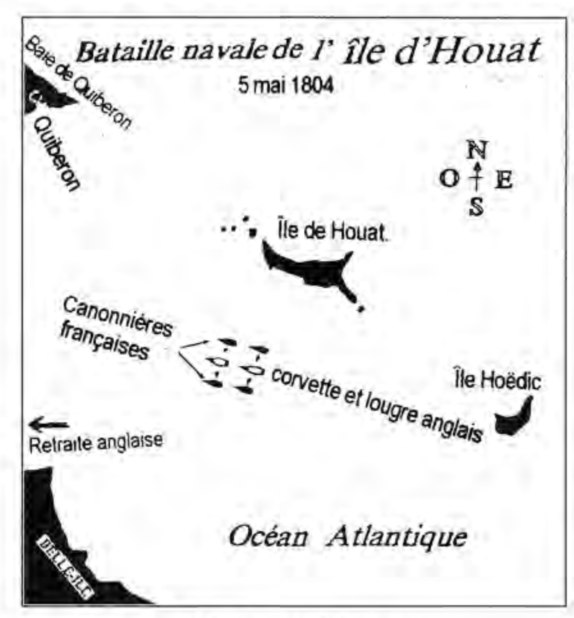
Conséquence de cette défaite française : Sur une barque, Pierre de Brézé, alors âgé de 52 ans, gagna Berwick puis revint dégager son fils Jacques, assiégé dans Alnwick par Lord Scales et le comte de Kent. Ses 10 000 Écossais repoussèrent les assiégeants anglais, mais se bornèrent à ramener la garnison française en Écosse en janvier 1463. L'expédition de la reine Marguerite d'Anjou était terminée.

SOURCES ET LECTURES : ◆ *The Military Campaigns of the Wars of the Roses*, Philip A. Haigh, Publications A. Sutton, Stroud [G.B.], 1995. ◆ *The Wars of the Roses, Military Activity and English Society, 1452-1497*, Anthony Goodman, Routledge, Londres et New York, 1990. ◆ *Lancaster and York : the Wars of the Roses*, Alison Weir, Éditions J. Cape, 1995. ◆ *The Medieval Soldier in the Wars of the Roses*, Andrew W. Boardman, Sutton, Phoenix Mill, 1998.

Houat. *Bataille navale de l'île d'*

Date de l'action: 5 mai 1804.

Localisation: Île française de l'océan Atlantique. Coordonnées géographiques: 47° 25' de latitude Nord et 03° 00' de longitude Ouest.



Collection privée de l'auteur

Conflit: Guerres de la Révolution française, 1793 – 18 mai 1804. Consulat, 10 novembre 1799 – 18 mai 1804 [*19 brumaire, an VIII*].

Contexte: L'armée française se préparait à envahir l'Angleterre et concentrait son armée de débarquement dans la région de Boulogne. Le ralliement à Boulogne, Étaples, Wimereux et Ambleteuse de plus de 2 000 embarcations de débarquement expédiées de tous les points des côtes de France et de Hollande donna lieu à plusieurs batailles.

Chefs en présence ◆**Marine nationale**: lieutenant de vaisseau Tourneur. ◆**Royal Navy**: capitaine Wright.

Effectifs engagés ◆**Royal Navy**: une corvette et un lougre[1]. ◆**Marine nationale**: quatre canonnières.

Stratégie ou tactique: Le port de Boulogne, où se concentraient toutes ces forces navales, venait d'être achevé. Certains types de bateaux de débarquement furent créés spécialement pour l'armée de Boulogne. Ainsi, les **prames** étaient des navires de 33 m de longueur sur 7,50 m de largeur. Tirant d'eau: 2 m à 2,50 m. Des trois-mâts gréés comme les corvettes de 20 canons. Elles possédaient 12 canons de 24 livres, 38 marins, et pouvaient transporter en cale 50 chevaux. Les **canonnières**: 23 m sur 5 m et 1,65 m de tirant d'eau. Gréées en brigantins. Artillerie: 3 canons de 24 livres et un obusier français de 200 mm; 22 hommes. Les **bateaux-canonniers**: 18 m sur 4 m. Tirant: 1,20 m. Gréés en lougre. Artillerie: un canon de 24 livres devant et une pièce de campagne derrière; 6 hommes. Écurie de 2 chevaux en cale pour traîner les canons. La **péniche**: 18 m sur 3 m et 1 m de

1 Petit trois-mâts.



tirant. Gréée de trois mâts comme les lougres. Un canon de quatre livres derrière et un obusier français de 150 mm devant[2], cinq hommes d'équipage.

Résumé de l'action : Le 5 mai 1804, une flottille de quatre canonnières commandées par le lieutenant de vaisseau Tourneur faisait route vers Lorient. Elle fut interceptée et attaquée par une forte corvette [capitaine Wright] et un lougre anglais. La bataille fit rage durant quelque temps. Le nombre de bouches à feu des bâtiments anglais était plus de deux fois plus important que celui des canonnières françaises. Mais ces dernières avaient des calibres supérieurs. Bientôt, écrasés par les boulets et la mitraille que vomissaient les canons français de 24 des canonnières, les deux navires anglais décrochèrent et tentèrent de fuir. Tourneur lança alors ses canonnières à leur poursuite et les rattrapa près de l'île d'Houat. La bataille reprit[3] et, bientôt, les deux navires anglais amenèrent leur pavillon.

Pertes ◆**Royal Navy** : pertes humaines inconnues. Une corvette et un lougre pris par les Français, avec leur équipage. ◆**Marine nationale** : pertes humaines inconnues.

Conséquence de cette défaite anglaise : La flottille française put continuer vers le port de L'Orient.

SOURCES ET LECTURES : ◆*A Dive into Buonaparte's Councils, on His Projected Invasion of Old England*, Thomas Martyn, publié par l'auteur, Londres, 1804. ◆*England and Napoleon in 1803. Being the Despatches of Lord Whitworth and Others*, now first printed from the originals in the Record Office, par Oscar Browning, Londres, 1997. ◆*Napoleon and the Invasion of England : the Story of the Great Terror... With numerous illustrations from contemporary prints, caricatures, etc.*, Harold Felix Baker Wheeler et Alexander Meyrick Broadley, 2 vol., Publications John Lane, Londres, New York, 1908. ◆*Le soldat du camp de Boulogne 1803-1805*, Dr. Fernand Beaucour, Centre d'études napoléoniennes, Levallois, 1987. ◆*British Strategy in the Napoleonic War, 1803-1815*, Christopher D. Hall, Manchester University Press, Manchester et New York, 1992.



Heaume du XVe siècle
in **Larousse Universel en 2 volumes – Vol. II – @ Archives Larousse**

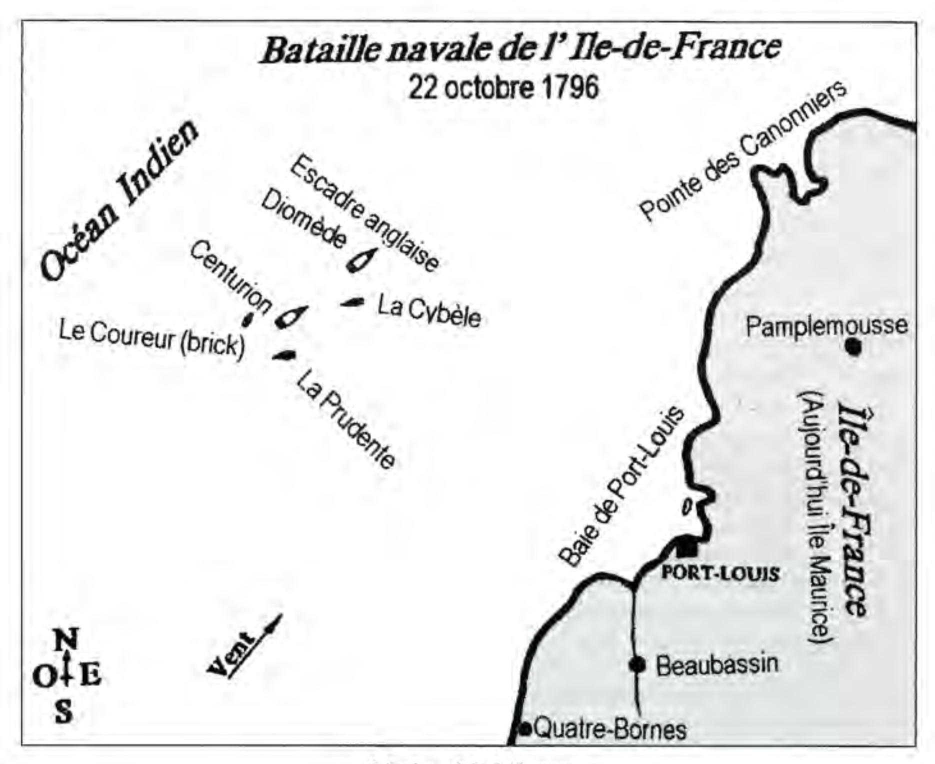
2 Ou un **obusier** prussien de 150 mm ou un **mortier** de 200 mm.
3 Au canon seulement.



Île de France. *Bataille navale de l'*

Date de l'action: 22 octobre 1796.

Localisation: Aujourd'hui l'île Maurice ou Mauritius, dans l'océan Indien. Coordonnées géographiques: 20° 17' de latitude Sud et 57° 33' de longitude Est.



Collection privée de l'auteur

Conflit: Guerres de la Révolution française [1793-1804]. Directoire [*du 4 brumaire an IV au 19 brumaire an VIII*]. Première coalition qui commença en 1793 et dura jusqu'à la Paix de Campo-Formio le 17 octobre 1797.

Contexte: Les corsaires de l'île de France ruinaient le commerce anglais des Indes. Résolu à mettre un terme à cela, le gouvernement de la British East India Company ordonna, vers la fin de 1794, le blocus de l'île. Deux gros vaisseaux de ligne anglais, The CENTURION et The DIOMEDE, vinrent surveiller l'île de France. Un blocus risquait de ruiner cette colonie française. Les subsistances se faisaient déjà rares, car les navires ravitailleurs montraient du retard. Le blocus allait les suspendre indéfiniment. De la même manière, le retour des corsaires



français deviendrait périlleux, eux qui, avec leurs frégates légères, allaient tomber sur ces gros et dangereux vaisseaux de guerre.

Les notables de l'île tinrent conseil et décidèrent que la petite division navale stationnée dans l'île irait attaquer les deux gros navires. Elle devrait leur causer suffisamment d'avaries pour les forcer à s'absenter un certain temps. Malgré l'effrayante disproportion des deux escadres au profit des deux gros vaisseaux anglais, l'intrépide Renaud, commandant de la division française, accepta d'aller combattre les deux gros navires du blocus.

Chefs en présence ◆**Marine nationale**: Renaud. ◆**Royal Navy**: inconnus.

Chefs en présence ◆**Royal Navy**: deux vaisseaux de ligne, The CENTURION et The DIOMEDE. ◆**Marine nationale**: la division française ne se composait que de trois petits navires: deux frégates, La PRUDENTE et La CYBÈLE, et un minuscule brick, Le COUREUR.

Stratégie ou tactique: Ce combat épique fut unique dans les annales de la marine des deux pays. En effet, jamais à d'autres époques deux frégates ne s'attaquèrent volontairement à deux gros vaisseaux de guerre et, surtout, ne parvinrent à leurs fins. Les petites frégates se plaçaient, bien sûr, par le travers des vaisseaux de ligne afin que ces derniers ne puissent utiliser qu'une faible partie de leur artillerie. Quant au brick, il était si petit qu'il devait s'approcher au maximum afin que les bordées des vaisseaux passent par-dessus sa tête, les canons anglais[1] ne pouvant pas s'incliner suffisamment pour l'atteindre.

Résumé de l'action: Le 1er Brumaire[2], les trois navires français appareillèrent aux cris de « Vive la République ! » À 15 h, La PRUDENTE se trouvait par le travers du CENTURION et La CYBÈLE par le travers du DIOMEDE. Alors commença un terrible combat.

Afin d'infliger aux Anglais des avaries graves, les canonniers français visaient les mâts, la coque sous la ligne de flottaison et même le gouvernail. Après une heure de combat acharné contre les deux géants, et malgré cette habile tactique, les frégates se trouvaient assez maltraitées dans leurs agrès. La PRUDENTE donna l'ordre de rompre le combat [quelque temps] pour aller se regréer et tâcher de prendre le vent aux Anglais avant de revenir au combat. La CYBÈLE, qui avait fort souffert dans son gréement, tenta d'obtempérer à l'ordre, mais fut incapable de manœuvrer. Elle continua donc seule le combat contre les deux gros Anglais. Elle riposta vigoureusement, soutenue par le petit brick que seule sa petitesse sauvait des canons anglais dont les sabords étaient trop hauts. Enfin, The CENTURION, démâté de deux de ses mâts, privé de son précieux gouvernail et faisant

[1] Même les batteries basses.

[2] C'est-à-dire le 22 octobre dans le calendrier dit républicain, qui avait voulu supprimer toute trace du christianisme et du passé et en même temps « décimaliser » le calendrier.



eau de toutes parts, quitta le champ de bataille. La CYBÈLE put alors s'éloigner. The DIOMEDE tenta de l'en empêcher en tirant quelques bordées, mais il était lui-même trop désemparé pour lui donner la chasse.

Alors, La PRUDENTE, qui revenait au feu, rejoignit La CYBÈLE, lui donna la remorque et la division rentra triomphalement au port sous les acclamations de tous les colons de la région qui couvraient le rivage.

Pertes ◆**Marine nationale** : La CYBÈLE eut 22 tués et 62 blessés. La PRUDENTE, 15 tués et 28 blessés ; le petit COUREUR, un tué et 5 blessés. ◆**Royal Navy** : inconnues.

Conséquence de cette action : L'objectif français fut atteint, les deux navires de ligne anglais durent lever le blocus pour aller se refaire dans les Indes. Ce qui donna le temps au ravitaillement et aux corsaires d'arriver, à la grande joie des colons.

SOURCES ET LECTURES : ◆*Une île et son passé : Île Maurice, 1507-1947*, Antoine Chelin, Mauritius Printing Co., Port Louis, 1973, 1982. ◆*Île Maurice, ancienne Île de France. Histoire et anecdotes*, Charles Giblot Ducray, Port Louis, 1965. ◆*Histoire de Maurice, ancienne Île de France*, Evenor Hitié, Port-Louis, 1807. ◆*La Révolution française et les colonies*. Études publiées sous la direction de Jean Tarrade, Bibliothèque d'histoire d'outre-mer, Société française d'histoire d'outre-mer, Paris, 1989.

Lagos. *Bataille navale de*

Date de l'action: 27 juin 1693.

Localisation: Au large du cap Lagos, Portugal méridional[1]. Coordonnées géographiques: 37° 06' de latitude Nord et 08° 40' de longitude Ouest.

Conflit: Guerre de la ligue d'Augsbourg, 1688-1697.

Contexte: Cette attaque fut exécutée par Tourville en représailles contre Rooke qui venait d'attaquer Saint-Vaast-la-Hougue. Les divisions de Tourville et d'Estrées, totalisant 71 navires, tombèrent sur un convoi de 400 navires marchands[2] escortés par Rooke, celui-là même qui avait attaqué La Hougue.



Tourville
Archives de l'Université Laval

Chefs en présence ◆**Français**: amiraux Tourville et d'Estrées. ◆**Anglais**: amiral Sir George Rooke.

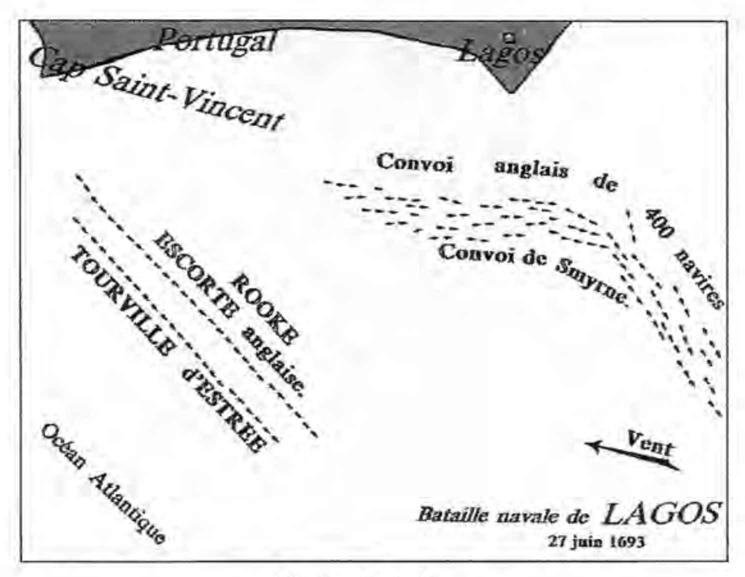
Effectifs engagés ◆**L'escorte anglaise** se composait de 20 vaisseaux de guerre de la Royal Navy. Les 400 vaisseaux marchands étaient tous armés d'artillerie. ◆**Les Français** concentrèrent 16 vaisseaux contre l'escorte anglaise et les 55 autres navires de guerre de toutes tailles attaquèrent les 400 marchands armés.

Stratégie ou tactique ◆Selon le plan français, l'escadre de Brest [Tourville] et celle de Toulon [d'Estrées] devaient faire leur jonction près de Gibraltar pour surveiller le commerce de l'Angleterre et des Provinces Unies. ◆Le plan anglais était que 70 vaisseaux de ligne avec 30 frégates et d'autres vaisseaux plus petits devaient se concentrer dans la Manche sous l'amiral Killigrew et l'amiral Delawall pour escorter le *Convoi de*

1 Les Anglais appelèrent aussi cette bataille : « **Désastre du convoi de Smyrne** ». Smyrne est l'ancien nom grec du port (actuellement turc) d'Izmir, sur la Mer Égée, où se déroulaient de grandes foires internationales.

2 Dont 140 gros vaisseaux.





Collection privée de l'auteur

Smyrne. Ils devaient l'escorter un temps puis le confier à l'amiral Rooke avec 20 vaisseaux de ligne pour passer en Méditerranée.

Résumé de l'action: Au printemps, donc, le grand convoi et l'escorte s'assemblèrent dans la Tamise et à Texel ; au moins 400 navires dont les cargaisons totalisaient des millions de livres sterling. Le convoi d'Amsterdam fit sa jonction à la fin d'avril et celui de la Zélande en mai. En juin, donc, cet immense convoi quitta les falaises crayeuses d'Angleterre. Tel le loup aux aguets, Tourville veillait déjà devant le goulet d'étranglement de Gibraltar. Les Anglais pensaient qu'il était à Brest.

Quelque 300 km plus au Sud, après Ouessant, les amiraux anglais passèrent la main à l'amiral Sir George Rooke qui continua vers le détroit de Gibraltar avec les 400 vaisseaux anglais, hollandais, danois, suédois, hambourgeois et flamands.

Le 17 juin, les patrouilleurs de Rooke aperçurent un navire de guerre français, Le CHATHAM[3], au large du cap Saint-Vincent. Le 18 au matin, le convoi serrait la côte de près, au large de la ville portugaise de Villanova. Le vent baissa et dix voiles françaises réussirent à s'attaquer à des marchands et à les incendier.

Tous les marchands étaient alors armés d'artillerie ; aussi, les interceptions de ce genre ne se passaient jamais sans combat. Les Français ne négligèrent donc pas l'armement des transports et décidèrent de ne concentrer que 16 vaisseaux contre l'escorte de 20 vaisseaux de guerre de la Royal Navy[4].

3 Une prise anglaise de 50 canons.

4 Ce qui était presque une insulte à la valeur militaire des vaisseaux anglais, d'autant plus qu'ils furent mis en déroute.



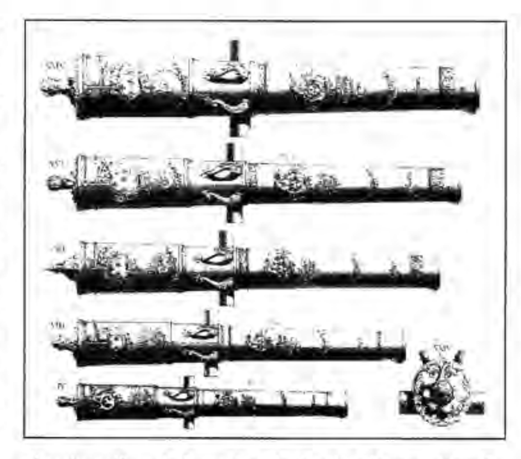
Vers midi, la brise reprit de l'Ouest-Nord-Ouest et l'escadre anglaise commença à se dessiner le long de la côte portugaise d'Algarve. Ce fut alors qu'apparurent les 71 navires de Tourville et d'Estrées.

Malgré ces forces imposantes, 16 navires français seulement [comme prévu] se laissèrent porter vers les 20 voiles de la Royal Navy et de la Marine des Provinces Unies, en trois divisions : la Bleue avec l'amiral et le vice-amiral et la Blanche avec le contre-amiral. Le vice-amiral de la Blanche resta au large pour attaquer le convoi.

Vers 15 h, les Français n'étaient qu'à quatre milles marins des Anglais. L'amiral anglais envoya aussitôt Le SHEERNESS avertir les vaisseaux marchands qui naviguaient près de la côte de se réfugier dans les ports du Portugal et d'Espagne[5] ou de s'enfuir.

Le comte de Tourville, avec 16 vaisseaux, se jeta à la poursuite de l'escadre anglaise de protection qui, paradoxalement, avait mis toutes voiles dehors pour décrocher au plus vite. Vers 18 h, il se trouva sous le vent. Enfin trois vaisseaux de guerre hollandais résolurent de se sacrifier pour sauver le convoi. Deux d'entre eux étaient commandés par les capitaines Schryver et Vander Poel. Pendant cinq heures, les courageux Hollandais combattirent six ou sept navires français puis réussirent à virer et à décrocher. Les navires marchands anglais et hollandais filaient à pleines voiles vers la côte ou vers le Nord en compagnie de vaisseaux de guerre anglais.

L'amiral anglais tint la mer toute la nuit sous un vent du Nord-Ouest et, le dimanche matin, on pouvait apercevoir plusieurs navires de guerre autour de lui, mais seulement 54 des 400 vaisseaux marchands. Avec ces survivants, l'amiral anglais arriva enfin à Madeire et, de là, fit voile vers l'Irlande. Mais plus de 350 des vaisseaux qu'il avait convoyés étaient éparpillés à travers l'océan. Certains atteignirent l'Irlande, d'autres La Coruña, certains Cadix et d'autres Lisbonne ; beaucoup furent capturés par les Français et d'autres détruits. Sept des plus gros vaisseaux tombèrent entre les mains de Monsieur de Coëtlogon et quatre autres furent coulés par lui dans la baie de Gibraltar.



Les cinq calibres de France [voir la légende à la page suivante]. *Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, de Diderot et d'Alembert.* SFU

5 Faro, Cadix ou San Lucar.



T A B L E des dimensions des pieces de Canon des cinq calibres.

Pieces		de 24,	de 16,	de 12,	de 8,	de 4.
		Pieds. Pouc. Lig. Points	Pieds. Pouc. Lig. Points	Pieds. Pouc. Lig. Points	Pieds. Pouc. Lig. Points	Pieds. Pouc. Lig. Points
Calibre des pieces.		0. 5. 7. 7½	0. 4. 11. 2½	0. 4. 5. 9.	0. 3. 11. 0.	0. 3. 1. 3½
Diametre des boulets.		0. 5. 5. 4	0. 4. 9. 2.	0. 4. 3. 11½	0. 3. 9. 4½	0. 3. 0. 0.
Longueur de l'ame des pieces, les angles du fond remplis d'un quart de calibre en portion du cercle.		9. 6. 0. 0.	9. 2. 0. 0.	8. 8. 0. 0.	7. 10. 0. 0.	6. 6. 0. 0.
Diametre de l'ouverture de la petite chambre du fond de l'ame.		0. 1. 6. 0.	0. 1. 0. 0.	Point de petite chambre.	Point de petite chambre.	Point de petite chambre.
Profondeur de la petite chambre arrondie par le fond.		0. 2. 6. 0.	0. 1. 10. 0.	Point de petite chambre.	Point de petite chambre.	Point de petite chambre.
Epaisseur du métal à la culasse, & au commencement du premier renfort.	Epaisseur des métaux par le diametre du boulet, divisé en 24 parties égales. 12 parties ou	0. 5. 5. 4	0. 4. 9. 2.	0. 4. 3. 11½	0. 3. 9. 4½	0. 3. 0. 0.
Epaisseur du métal à la fin du premier renfort.	11 parties ou	0. 4. 11. 10⅓	0. 4. 4. 4½	0. 3. 11. 7 1/16	0. 3. 5. 7⅓	0. 2. 9. 0.
Epaisseur du métal au commencement du second renfort.	10 parties ou	0. 4. 6. 5⅓	0. 3. 11. 7⅓	0. 3. 7. 3⅓	0. 3. 1. 9	0. 2. 6. 0.
Epaisseur du métal à la fin du second renfort.	9 parties ½ ou	0. 4. 3. 8⅓	0. 3. 9. 3 1/12	0. 3. 5. 1 1/12	0. 2. 11. 11 1/12	0. 2. 4. 6.
Epaisseur du métal au commencement de la volée.	8 parties ½ ou	0. 3. 10. 3⅓	0. 3. 4. 5 1/12	0. 3. 0. 9 1/12	0. 2. 8. 1 1/12	0. 2. 1. 6.
Epaisseur du métal contre l'astragale du collet.	5 parties ½ ou	0. 2. 5. 11.	0. 2. 2. 2 1/12	0. 1. 11. 9 1/12	0. 1. 8. 9.	0. 1. 4. 6.
Epaisseur du métal au plus grand renflement de la bouche en tulipe.	8 parties ou	0. 3. 7. 6⅓	0. 3. 2. 1⅓	0. 2. 10. 7½	0. 2. 6. 3.	0. 2. 0. 0.
Longueur du bouton, compris le cul-de-lampe ou relief de la culasse.	2 diametres du boulet ou	0. 10. 10. 8.	0. 9. 6. 4.	0. 8. 7. 10½	0. 7. 6. 9.	0. 6. 0. 0.
Diametre des tourillons.	1 diametre du boulet ou	0. 5. 5. 4	0. 4. 9. 2.	0. 4. 3. 11½	0. 3. 9. 4½	0. 3. 0. 0.
Saillie des tourillons.	1 diametre du boulet ou	0. 5. 5. 4	0. 4. 9. 2.	0. 4. 3. 11½	0. 3. 9. 4½	0. 3. 0. 0.
Longueur de la bouche en tulipe, depuis l'extrémité jusqu'au milieu de l'astragale du collet.	2 diametres du boulet ou	0. 10. 10. 8.	0. 9. 6. 4.	0. 8. 7. 10½	0. 7. 6. 9.	0. 6. 0. 0.
Les lumieres percées.		20 lign. du fond de l'arrondissement de la petite chambre.	18 lign. du fond de l'arrondissement de la petite chambre.	Huit lignes du fond de l'ame.	Sept lignes du fond de l'ame.	Six lignes du fond de l'ame.
Longueurs des masses de lumieres.		0. 9. 0. 0.	0. 8. 0. 0.	0. 4. 8. 0.	0. 4. 0. 0.	0. 3. 3. 0.
Diametre au gros bout.		0. 3. 0. 0.	0. 2. 6. 0.	0. 2. 6. 0.	0. 2. 4. 0.	0. 2. 0. 0.
Diametre au petit bout.		0. 2. 3. 0.	0. 2. 0. 0.	0. 1. 9. 0.	0. 1. 6. 0.	0. 1. 4. 0.
Poids des pieces.		5400 liv. au plus.	4200 liv. au plus.	3200 liv. au plus.	2100 liv. au plus.	1150 liv. au plus.

Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, de Diderot et d'Alembert. SFU

Dans le port de Gibraltar, certains navires de guerre anglais, de type *frégate*, furent *sabordés*[6] par leurs propres équipages pour leur éviter de tomber entre les mains des Français.

Pertes ◆Les Français capturèrent et incendièrent 92 navires sans parler de deux vaisseaux de guerre de l'escorte. D'autres périrent corps et biens sous les coups des batteries de Malaga. Les pertes pour l'Angleterre, la Hollande et l'Europe du Nord furent immenses.

Conséquence de cette défaite anglaise : Lorsque la nouvelle de cette catastrophe parvint à Londres, ce fut la désolation et l'accablement total. C'était en effet une sentence de mort pour de nombreux armateurs. Tourville tenait sa revanche de Cherbourg et de Saint-Vaast-La-Hougue.

SOURCES ET LECTURES : ◆*Histoire du maréchal de Tourville, lieutenant général de la marine française sous le règne de Louis XIV*, H. Du Maureix, Ardant frères, Limoges, 1877. ◆*Tourville, ou la marine française sous Louis XIV*, Frédéric Kœnig [Pseudonyme de Just-Jean-Étienne Roy], A. Mame et fils, Tours, 1880. ◆*The Journal of Sir George Rooke, Admiral of the Fleet 1700-1702*, présenté par Oscar Browning, Publications of the Navy Records Society. vol. 9, Londres, 1897. ◆*Les Grands Hommes de la France [...] Marins. [...] Du Quesne. Tourville*, Édouard GŒPP et Henri de Mannoury d'Ectot, Paris, 1875.

6 **Le sabordage** est l'action d'ouvrir les **sabords** afin de couler volontairement le navire.



Lagos. *Bataille navale de*

Date de l'action: 17 août 1759.

Localisation: Côte méridionale du Portugal. Coordonnées géographiques : 37° 06' de latitude Nord et 08° 40' de longitude Ouest. À ne pas confondre avec la capitale du Nigeria, sur le golfe du Bénin, fondée et baptisée jadis par les Portugais.

Conflit: Guerre de Sept Ans [1756-1763].

Contexte: L'amiral Hawke bloqua Brest, de mai à novembre 1759, afin d'empêcher l'escadre de Brest de sortir et de faire sa jonction avec celle de Toulon. Le chef d'escadre de La Clue réussit à sortir de la Méditerranée malgré les escadres anglaises de Broderick et de Boscawen qui bloquaient le port de Toulon. Rejoint par Boscawen le 17 août 1759, à peine franchi le détroit de Gibraltar, une partie[1] des forces de La Clue trouva asile à Cadix. Sept vaisseaux restèrent seuls, aux prises avec 14 vaisseaux anglais.

Chefs en présence ◆**Français** : chef d'escadre de La Clue. ◆**Anglais** : amiral anglais Edgard Boscawen, fils du vicomte de Falmouth.

Effectifs engagés ◆**Français** : sept vaisseaux français. ◆**Anglais** : quatorze vaisseaux anglais.

Stratégie ou tactique: Le capitaine de vaisseau Sabran se sacrifia en vain pour couvrir avec Le CENTAURE la retraite de ses camarades. Deux seulement purent s'échapper ; deux furent pris ; deux se jetèrent à la côte. À noter l'approche anglaise qui se fit *sans* pavillon afin que les Français ne se méfient pas et, de ce fait, ne se préparent pas au combat.

Résumé de l'action: L'amiral Boscawen bloquait Toulon[2] où se trouvait l'escadre de La Clue[3], laquelle, croyaient les Anglais, devait aider à envahir l'Angleterre, éternel cauchemar des Anglais à travers les siècles. Boscawen ordonna – non sans quelque inconséquence – à trois vaisseaux de ligne, Le CONQUEROR [capitaine Smith], Le CULLODEN[4] [capitaine Harland] et Le JERSEY [capitaine Barker] d'effectuer une incursion dans la grande rade de Toulon et d'aller y brûler deux marchands français à l'ancre. Les trois vaisseaux de ligne s'exécutèrent donc, mais furent immédiatement pris à partie par des batteries côtières dont certaines ne s'étaient pas encore démasquées. Les vaisseaux anglais tentèrent de riposter,

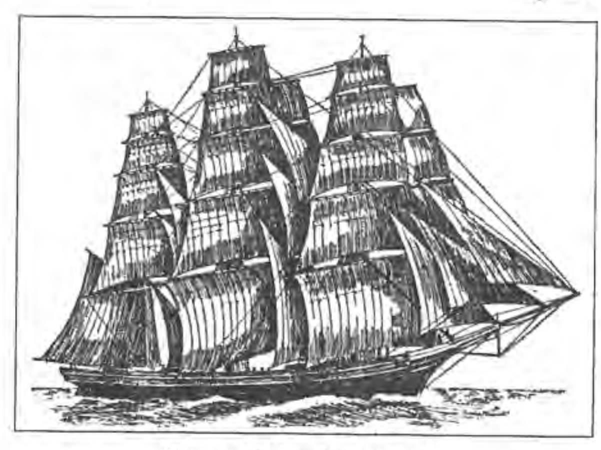
1 Trois vaisseaux de ligne et trois frégates.
2 Avec une quinzaine de vaisseaux de ligne et plusieurs frégates et brûlots.
3 Une dizaine de vaisseaux de ligne et trois frégates.
4 Le nom de ce vaisseau commémorait l'écrasement final des Écossais par les Anglais ; ce qui ne dénotait pas un grand respect pour les nombreux Écossais qui combattaient à Lagos et ailleurs sous les plis du drapeau dit « britannique ».



mais furent bientôt réduits à l'état de demi-épaves et durent être *toués* par leurs propres chaloupes.

Devant cette catastrophe, Boscawen fit voile vers Gibraltar pour aller réparer, ne laissant devant Toulon que 12 vaisseaux. Ainsi, la situation était retournée et lorsque l'escadre française de 14 vaisseaux de ligne sortit du port, ce furent cette fois les vaisseaux de la Royal Navy qui, non seulement n'osèrent s'y opposer, mais décrochèrent de leur poste de blocus.

Apprenant à Gibraltar que La Clue avait quitté Toulon, Boscawen envoya une frégate d'observation[5] croiser vers Malaga et la frégate GIBRALTAR [20 canons] sur la côte de Grenade et de Ceuta[6] afin de chercher à savoir quand La Clue passerait le détroit. L'escadre française fut repérée à 20 h, le 17 août, par Le GIBRALTAR, non loin de la côte de Barbarie[7]. Elle se dirigeait vers le détroit. La frégate en avertit aussitôt l'escadre anglaise.



Clipper anglais de l'opium [XIX[e] siècle]
Archives de l'Université de Colombie-Britannique

Vers 7 h, le 18 août, Boscawen aperçut les Français et donna le signal de l'attaque. Au début, La Clue prit l'escadre anglaise, *qui n'avaient pas hissé ses couleurs afin de donner le change,* pour ses propres navires dont il s'était séparé durant la nuit. Lorsqu'il s'aperçut de la méprise et se rendit compte que les Français se retrouvaient à un contre deux[8], il fit hisser toutes les voiles pour décrocher. L'escadre française, ou du moins ce qu'il en restait, aurait pu distancer les Anglais si elle n'avait dû attendre Le SOUVERAIN [74 canons] qui était plus lourd que rapide.

Vers midi, la bonne brise disparut et ce ne fut que vers 14 h que les meilleurs Anglais atteignirent Le SOUVERAIN, lequel formait l'arrière-garde. En passant devant ce dernier, Le NAMUR [90 canons], énorme navire-amiral du chef

5 The LYME, frégate de 20 canons.

6 Sur la côte africaine. L'une des deux Colonnes d'Hercule ; l'autre étant le rocher de Gibraltar.

7 Ou Berbérie, c'est-à-dire marocaine. Le mot Berbère est une corruption de *barbare.* Ce dernier mot est une onomatopée péjorative (Barbarbarbarbar !) qui désignait dans l'Antiquité ces langues incompréhensibles puis tous ceux qui ne parlaient pas le grec. [grec βάρβαρος, puis latin *barbarus*]. Les Grecs si fiers dénigraient aussi les grands ouvrages architecturaux égyptiens en les appelant en riant « gâteaux de miel et de farine » [Πυραμους, pyramide] ou « broche à rôtir [Ὀβελίσκος, obélisque] ».

8 Si l'on tient compte de l'absence d'une division.



d'escadre anglais, reçut une pleine bordée du SOUVERAIN, mais Boscawen continua pour rattraper L'OCÉAN, navire-amiral de La Clue.

Vers 16 h, Le NAMUR [90 canons] atteignit L'OCÉAN [80 canons] ; ils se jetèrent l'un sur l'autre et se truffèrent simultanément et réciproquement les flancs d'une terrible bordée de 40 ou 45 canons. Une bataille enragée s'engagea entre les deux vaisseaux de guerre en dépit de la différence d'armement qui favorisait l'anglais. Cette infériorité en artillerie allait se faire sentir dans les 30 premières minutes, car les artilleurs visaient la mâture afin d'immobiliser l'ennemi[9]. Durant ce court laps de temps, le français perdit son mât de misaine. Puis son grand mât et son mât d'artimon s'abattirent sur le pont avec un fracas effrayant, tuant dans sa chute plusieurs marins. Le combat continua. Le CENTAURE[10] fut si endommagé d'avoir reçu les bordées de chaque vaisseau qui le doublait, sans pouvoir répondre qu'au premier, de même que par le long combat qui s'ensuivit, qu'il fut obligé de cesser le combat alors que 200 tués et blessés encombraient ses batteries et ses ponts. Le vaisseau-amiral anglais, pour sa part, Le NAMUR, était, comme la plupart des autres navires anglais, désormais si endommagé que l'amiral Boscawen passa sur Le NEWARK [80 canons] et y fit hisser sa marque.

À la faveur de l'obscurité, Le SOUVERAIN et Le GUERRIER changèrent d'azimut et abandonnèrent le champ de bataille. À l'aube, l'amiral français, dont la jambe avait été blessée par un projectile d'artillerie, se rendit compte que la meute de vaisseaux anglais le suivait encore. Il résolut de se faire sauter plutôt que de leur livrer son vaisseau. Déjà, la côte était en vue et le soleil levant éclairait les collines d'Algarve et le Pinhão de la citadelle de Lagos. Plusieurs batteries défendaient la baie de Lagos et le Français pensait que s'il s'y réfugiait il se trouverait en eaux neutres ; mais il n'en fut pas ainsi. Le TÉMÉRAIRE [capitaine Castillon] et Le MODESTE [capitaine Lac-Montvert] s'ancrèrent aussi près de la côte au lieu de détruire leur navire comme ils en avaient reçu l'ordre. L'OCÉAN se jeta à la côte au niveau du Fort Almadona, et le commandant portugais de ce fort fit tirer quelques coups de canons sur les poursuivants anglais. L'OCÉAN ayant perdu ses mâts, La Clue fit débarquer son équipage. Les navires anglais se jetaient par grappes sur les vaisseaux français qui furent écrasés sous le nombre. Le REDOUTABLE fut incendié par plusieurs navires ; Le MODESTE pris.

Pertes ◆Les Français perdirent quatre vaisseaux de guerre dont deux, Le TÉMÉRAIRE et Le MODESTE, furent pris par les Anglais. Les pertes humaines sont inconnues mais lourdes de part et d'autre.

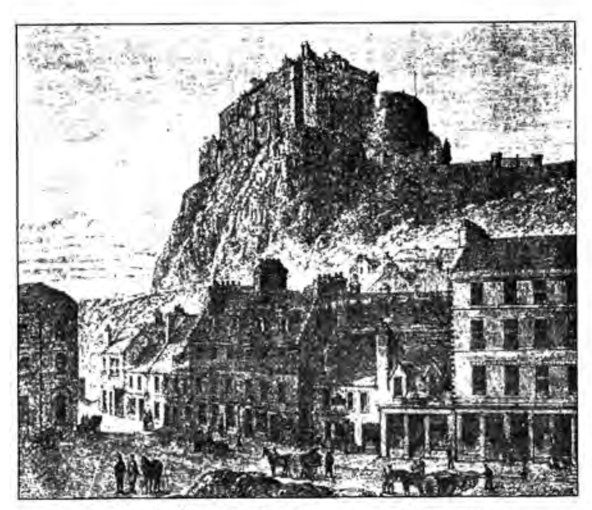
---

9. À noter que traditionnellement, les artilleurs de la Royal Navy visaient la ligne de flottaison tandis que les canonniers français s'attaquaient à la mâture de leurs ennemis.
10. Soixante-quatorze canons, capitaine Saban de Grammont.



Conséquence de cette défaite française: Devant le manque de mordant de ses capitaines – ce qui avait entraîné une défaite cuisante quoique stratégiquement insignifiante – l'amiral de La Clue mourut de désespoir à Lagos. Pas un de ses officiers ne perdit la vie dans le combat. Ce désastre ne suffit pas à faire abandonner le projet d'invasion de l'Angleterre.

SOURCES ET LECTURES : ◆*An Ode Occasioned by the Success of Admiral Boscawen*, by a Gentleman of the University of Oxford, R. Baldwin, Londres, 1759. ◆*France-Angleterre ; le grand corps-à-corps maritime*, Pierre de La Condamine, France-Empire, Paris, 1987. ◆*England in the Seven Years' War*, Julian Stafford Corbett, Publication Greenhill Books, Londres et Novato [Calif.], 1992.



Le château d'Édimbourg. Édimbourg, en gaélique Duneideann
(Le Fort de la colline d'Eidin),
est la capitale historique et culturelle de l'Écosse.
Archives de la ville d'Édimbourg

Leith. *Combat naval de*

Date de l'action: Début juillet 1549.

Localisation: Leith est située à l'embouchure de l'estuaire nommé *Water of Leith*, qui baigne la ville d'Édimbourg en Écosse, un peu à l'intérieur des terres. Coordonnées géographiques: 55°59' de latitude Nord et 03° 10' de longitude Ouest.

Conflit: Guerre anglo-écossaise: participation française. La France et l'Angleterre étaient officiellement en paix depuis le 17 juin 1546.

Contexte: Durant l'hiver de l'année 1549, la flotte anglaise séjourna dans le golfe du Morbihan afin de contrecarrer la jonction de deux escadres françaises, celle des galères[1] et celle des gros vaisseaux de guerre[2]. Ensemble, elles devaient convoyer des renforts au Corps expéditionnaire français qui luttait en Écosse pour aider ce pays à résister aux visées annexionnistes de l'Angleterre. La flotte anglaise mit à profit son séjour sur les côtes de France pour incendier quelques petits villages côtiers de Bretagne: *Locmariaker*, à 20 km de Vannes... et pour saccager les îlots de *Houat* et de *Haedic*.

Stratégie ou tactique: Combat au canon.

Résumé de l'action: Au début de juillet 1549, Montalembert d'Essé quittait l'Écosse après avoir passé à son successeur, Paul de Thermes, le commandement du Corps expéditionnaire français. La flottille de quatre galères quitta Leith, port d'Édimbourg, mais fut bientôt cernée par la flotte anglaise de beaucoup supérieure en nombre qui cherchait à l'intercepter. Un violent combat s'engagea. Les galères couraient le danger de succomber sous le nombre lorsque, dans le feu de l'action, un projectile français fit sauter la poudrière d'une grosse roberge anglaise, jetant le désordre dans leur ligne. Les quatre galères françaises purent alors continuer leur route et gagner Dieppe après neuf jours de traversée.

Pertes ◆Les pertes humaines sont inconnues de part et d'autre. Du côté anglais, elles semblent beaucoup plus lourdes dues à celle d'un de leurs navires dont l'équipage fut perdu.

Conséquence de cet échec anglais: L'ancien chef du Corps expéditionnaire français en Écosse réussit à glisser entre les lignes de blocus.

---

1 En provenance de Nantes, où se trouvait le Clos des Galées ou Port fermé des Galères.

2 Basés à Brest.



SOURCES ET LECTURES : ◆*Edinburgh and the Reformation*, Michael Lynch, Publication J. Donald, Édimbourg, 1981. ◆*The Story of Edinburgh*, Oliphant Smeaton, Herbert Railton et J. Ayton Symington, Kraus Reprint, Nendeln, 1971. ◆*Edinburgh and the Reformation*, Michael Lynch, J. Donald, Édimbourg, 1981. ◆*L'Histoire de la guerre d'Escosse, traitant comme le royaume fut assailly, en grand partie occupé par les Anglais, & depuis rendu paisible à sa reyne, & réduit en son ancien estat & dignité*, Jean de Beaugué, Bordeaux, 1862. ◆*Mémoires sur la Fortification Perpendiculaire*, par plusieurs officiers du corps royal du génie, C. R. Fourcroy de Ramecourt, Paris, 1786.

VAISSEAUX DE LA ROYAL NAVY le 5 janvier1548

nom des vaisseaux	construit en	tonnes	hommes	canons de cuivre	canons de fer
HENRY-GRÂCE-À-DIEU	1540	1.000	700	19	103
PETER	1536	600	400	12	78
MATTHEW	1539	600	300	10	121
JESUS	1544	700	300	8	66
PAUNCY	1544	450	300	13	69
GREAT BARK	1539	500	300	12	85
LESS BARK	1539	400	250	11	98
MURRYAN	1545	500	300	10	53
STRUCE OF DAWSKE	1544	450	250	0	39
CHRISTOPHER	1546	400	246	2	51
TRINITY HENRY	1519	250	220	1	63
SWEEPSTAKE	1539	300	230	6	78
MARY WILLOUGHBY	1536	140	160	0	23
ANNE GALLANTE	1545	450	250	16	46
SALAMANDER	1544	300	220	9	40
HART	1546	300	200	4	52
ANTELOPE	1546	300	200	4	40
SWALLOW	1544	240	100	8	45
UNICORN	1544	240	140	6	30
JENNET	1539	180	120	6	35
NEW BARK	1523	200	140	5	48
GREYHOUND	1545	200	140	8	37
TIGER	1546	200	120	4	39
BULL	1546	200	120	5	42
LION	1536	140	140	2	48
GEORGE	1546	60	40	2	26
DRAGON	1544	140	120	3	42
FALCON	1544	83	55	4	22
BLACK PINNACE	?	80	44	2	15
HIND	1545	80	55	2	26
SPANISH SHALLOP	?	20	26	0	
HARE	1545	15	30	0	10
SUN	1546	20	40	2	6
CLOUD IN THE SUN	1546	20	40	2	7
HARP	1546	20	40	1	6
MAIDENHEAD	1546	20	37	2	6
GILLYFLOWER	1546	20	38	0	0
OSTRICH FEATHER	1546	20	37	1	6
ROSE SLIP	1546	20	37	2	6
FLOWER DE LUCE	1546	20	43	2	7
ROSE IN THE SUN	1546	20	40	3	7
PORTCULLIS	1546	20	38	1	6
FALCON IN THE FETTERLOCK	1546	20	45	3	8
GRANDE MAISTRESSE	1545	450	250	1	22
MARLION	1545	40	50	4	8
GALLEY SUBTIL	1544	200	250	3	28
BRYGGANDINE	1545	40	44	3	19
HOY BARK	?	80	60	0	5
HAWTHORN	1546	20	37	0	0
MARY HAMBOROW	1544	400	246	5	67
PHOENIX	1546	40	50	4	33
SAKER	1545	40	50	2	18
DOUBLE ROSE	1546	20	43	3	6
53 vaisseaux		11.268	7.780	237	1.850

Tiré de *A History of the Administration of the Royal Navy and of Merchant Shipping in Relation to the Navy* Michael Oppenheim, Édit. J. Lane, Londres, 1896.

Manche. *Bataille navale de la*

Date de l'action : juillet 1558.

Conflit : Guerre franco-anglaise.

Contexte : La guerre entre la France et l'Empire de Charles Quint reprit en 1551. Le Nord de la France fut envahi par une armée anglo-espagnole.

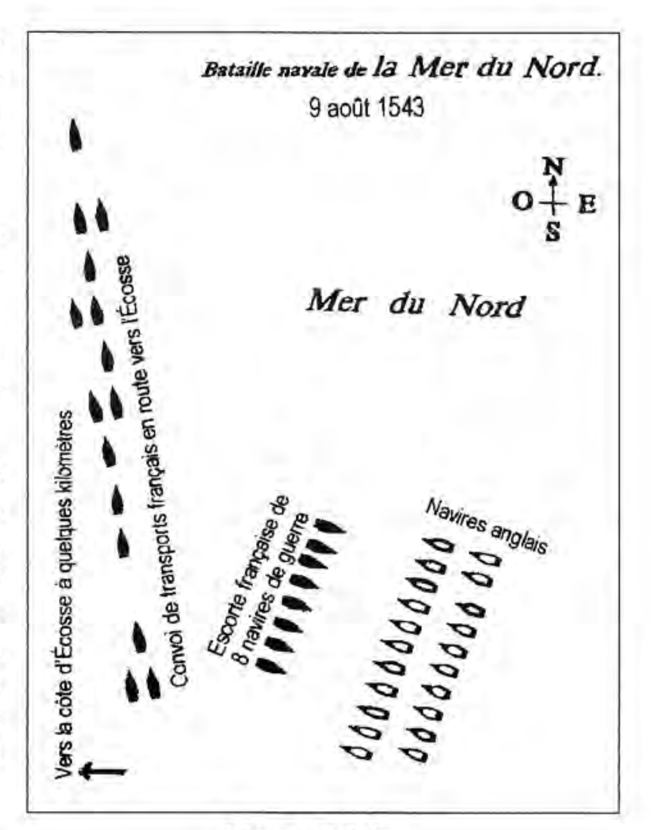
Chefs en présence ◆**Français** : baron de Clères. ◆**Anglais** : inconnu.

Stratégie ou tactique : inconnue ; sans doute canonnade et ensuite abordage.

Résumé de l'action : En juillet, le baron de Clères, qui commandait 10 gros vaisseaux de guerre, tomba sur une division anglaise qu'une bourrasque avait séparée de la flotte de l'amiral Clinton. Après un vif combat à l'abordage, les Français s'emparèrent de 9 vaisseaux où ils trouvèrent 150 grosses pièces d'artillerie.

Pertes ◆Probablement lourdes de part et d'autre.

Conséquence de cette défaite anglaise : Pertes assez lourdes pour la Royal Navy.



Collection privée de l'auteur

SOURCES ET LECTURES : ◆*Charles-Quint, 1500-1558, etc.*, Jean Babelon, Paris, 1947. ◆*Relations des ambassadeurs vénitiens sur Charles-Quint et Philippe II*, par M. Louis Proper Gachard, Commission Royale d'Histoire, Bruxelles, 1856. ◆*The Reign of Charles V*, William S. Maltby, Publication Palgrave, Basingstoke, 2002. ◆*Le Combat naval de 1555, relation flamande contemporaine*, publiée par l'abbé Sauvage, Publication C. Méterie, Rouen, 1880.



Mer du Nord. *Bataille navale de la*

Date de l'action : 9 août 1543.

Localisation : Les coordonnées exactes sont inconnues.

Conflit : Guerre entre la France et l'Empire de Charles Quint. Participation française à la Guerre de l'indépendance de l'Écosse.

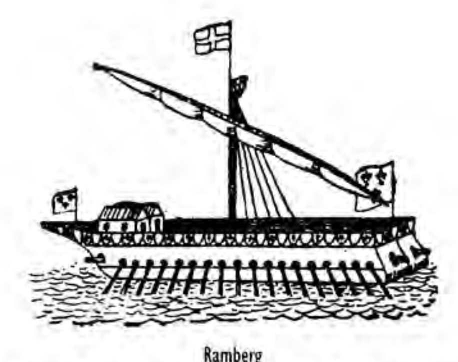
Contexte : François Ier de France était en guerre contre l'empereur Charles Quint et contre l'Angleterre. Les convois entre la France et l'Écosse faisaient donc l'objet d'attaques réitérées de la part des escadres anglaises. En 1542, Marie Stuart[1] était devenue reine d'Écosse à la suite de la mort de son père, Jacques.

Effectifs engagés ◆Une escadre française de huit voiles.

Stratégie ou tactique : L'escorte joua son rôle et fit barrage à l'attaque tandis que le convoi passait, mais elle perdit trois petits bâtiments de combat.

Résumé de l'action : Les huit navires français qui escortaient un convoi de transports tombèrent sur la flotte anglaise. Au cours du combat qui s'ensuivit quelque part en Mer du Nord, Le FRANÇOIS, Le JACQUES et Le MARTIN[2] se sacrifièrent pour barrer le passage aux Anglais pendant que le convoi passait.

Pertes ◆Les Français perdirent trois navires avec leur équipage de 100 hommes. ◆Les pertes anglaises sont inconnues.



Ramberg
in Larousse Universel en 2 volumes – Vol. I – @ Archives Larousse

[1] Le nom de la famille écossaise Stuart, aussi orthographiée Steaart, Stewart, Steward, n'était autre que le titre des fonctions de majordome (Lord steward) exercées héréditairement par ses membres. Le nom patronymique était FitzAlan (du franco-normand Fils d'Alain). Cette famille – véritables maires du palais – fournit à l'Écosse quatorze souverains, dont le plus connu fut la célèbre Marie, qui devint aussi reine de France et, à partir de 1608, six à l'Angleterre [Jacques Ier, Charles Ier, Charles II, Jacques II, Marie et Anne]. Le dernier de la dynastie des Stuart fut Henri, Benoît, Clément Stuart, cardinal d'York, né à Rome, mort à Frascati (1725-1807), frère puîné de Charles-Édouard.

[2] Cent hommes chacun.



Conséquence de cet échec anglais : Grâce au sacrifice de l'escorte, le convoi français passa et les renforts purent parvenir en Écosse.

SOURCES ET LECTURES : ◆*Mary Queen of Scots : a Study in Failure*, Jenny Wormald, Publication G. Philip, Londres, 1988. ◆*La Reine maudite : le dossier Marie Stuart*, Jean-Claude Pascal, Éditions Le Rocher, Monaco, 1988. ◆*Marie Stuart, reine de France et d'Écosse ou l'Ambition trahie*, René Guerdan, Pygmalion, Paris, 1986. ◆*Rivalité de François Ier et de Charles-Quint*, François Auguste Marie Mignet, 2 tomes, Paris, 1875. ◆*Les dessous de l'histoire : curiosités judiciaires, administratives, politiques et littéraires*, T. I, par J. Hovyn de Tranchère, E. Leroux, Paris, 1886.

Mers el-Kébir. *Coup de main aéronaval contre*

Date de l'action: 3 et 6 juillet 1940.

Localisation: Port de Guerre dans le secteur d'Oran, Algérie. Coordonnées géographiques: 35°43' de latitude Nord et 00°43' de longitude Ouest.

Conflit: Deuxième Guerre mondiale [1939-1945].



Le cuirassé **HOOD**, commandant I.G. Glennie, navire amiral de la Force H commandée par le vice-amiral Sir James Somerville.
Le HMS **HOOD** fut coulé dix mois plus tard par le **BISMARCK**.
Collection privée de l'auteur

Contexte: La situation des « alliés » franco-anglais n'était pas brillante. L'armée française venait de déposer les armes face à l'armée allemande de Rommel. Quant à l'armée anglaise, elle avait fui le continent en abandonnant tout son armement sur les plages de Dunkerque (4 000 canons lourds et des dizaines de milliers de véhicules). L'amiral Darlan, qui commandait la flotte française, avait décidé de rallier un port anglais avec les navires de guerre français si l'Allemagne en exigeait la livraison[1]. Or, selon les négociations d'armistice, Adolf Hitler, qui se doutait de la réaction des Français, n'exigea pas la livraison de la flotte de guerre française à l'Allemagne. La flotte française restait donc la seule garantie de l'autonomie de la *zone* dite *libre*. Winston Churchill, nouveau premier ministre de Grande-Bretagne depuis le 10 mai 1940, en fut très surpris et soupçonna immédiatement quelque machination secrète qui permettrait aux nazis de s'en saisir d'une autre façon. Il envoya donc une force navale devant Mers el-Kébir afin de détruire l'escadre française qui se trouvait à l'ancre dans ce port de guerre. Le but de cette opération[2] était d'annihiler la flotte française à défaut de s'en emparer et, par la même

[1] « L'action, en tactique, devient la loi primordiale de la guerre... *De toutes les fautes, une seule est infamante, l'inaction. Aussi devons-nous constamment chercher à créer les événements, non à les subir...* », **Ferdinand Foch**, « Des Principes de la Guerre », conférences faites en 1900 à l'École Supérieure de Guerre et publiées par les Éditions Berger-Levrault, Nancy-Paris-Strasbourg en 1903, p. 267. L'amiral Darlan aurait dû méditer longuement cette pensée de son aîné.

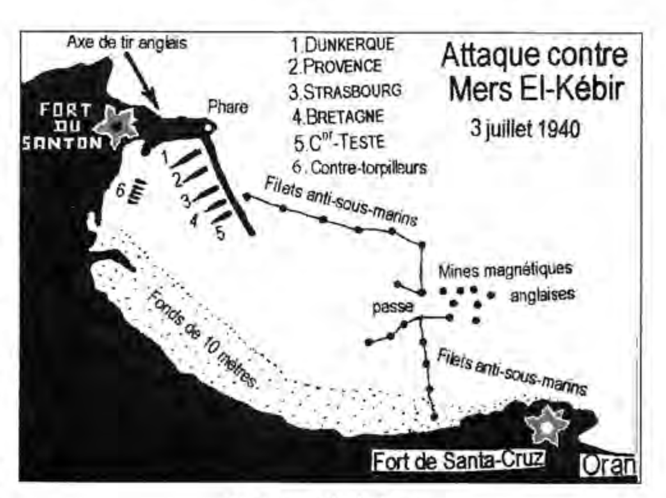
[2] Appelée en code **Catapult**.



occasion, de s'emparer d'un port de guerre qui serait pour la Royal Navy d'un intérêt stratégique majeur dans le cas où les Allemands, profitant de leur alliance avec les Espagnols, s'empareraient du port de guerre de Gibraltar. Donc, le 3 juillet 1940, sans déclaration de guerre d'aucune sorte, 200 navires français sont saisis par surprise dans les ports d'Angleterre où ils s'étaient réfugiés et leurs équipages internés dans les geôles de Grande-Bretagne.

Chefs en présence ◆**Français** : amiral Marcel Gensoul. ◆**Anglais** : vice-amiral James Somerville.

Effectifs engagés ◆**Français** : 120 000 tonnes de navires étaient rangés dans le port de Mers el-Kébir : deux cuirassés anciens de 22 000 tonnes chacun : Le BRETAGNE et Le PROVENCE, armés chacun de 10 canons de 340 mm ; deux croiseurs de bataille modernes, Le STRASBOURG et Le DUNKERQUE[3]. Les contre-torpilleurs Le MOGADOR, Le VOLTA, Le TIGRE, Le LYNX, Le TERRIBLE et Le KERSAINT[4]. Les Français avaient des équipages réduits aux trois-quarts des effectifs, car, la veille de la bataille, l'Amirauté française avait démobilisé sur place tous les marins domiciliés en Algérie[5]. ◆*Force H* **anglaise** : trois cuirassés ou vaisseaux de ligne, The HOOD[6] [de 43 000 tonnes], The VALIANT et The RESOLUTION [8 canons de 381 mm chacun]. Le porte-avions The ARK-



Collection privée de l'auteur

[3] Chacun de ces deux navires de 26 500 tonnes avaient un armement de 8 canons de 330 mm disposés en deux tourelles quadruples placées à l'avant, donc dirigés vers la terre au moment de l'attaque anglaise, dans la position occupée au mouillage de Mers el-Kébir. Ils disposaient en outre de 16 canons de 130 mm pour des tirs de surface ou contre-avions ; 8 canons de 37 mm antiaériens ; 32 mitrailleuses de 13 mm antiaériennes ; ils portaient aussi 4 hydravions et une catapulte.

[4] Entre 2 100 et 2 880 tonnes et armés de canons de 138 mm et de tubes lance-torpilles.

[5] Véritable handicap pour livrer bataille, comme lors des batailles navales de Damme (1213), d'Aboukir (1798) et de la baie de Chesapeake (1781). De toute évidence, les amiraux français [dans le cas de Mers el-Kébir, il s'agit de l'amiral Darlan, véritable coupable de la situation] ne sont pas tenus responsables de leurs erreurs, comme les amiraux anglais.

[6] À peine dix mois plus tard, Le HMS HOOD se trouvait dans la Flotte métropolitaine [Home Fleet] qui fut envoyée pour intercepter et détruire le cuirassé allemand BISMARCK au large de Bergen [Norvège], en mai 1941. Le HOOD fut, en compagnie du PRINCE OF WALES, le premier à repérer et à attaquer Le BISMARK qui le coula d'une seule salve avant de disparaître de l'autre côté de l'horizon.



ROYAL, onze contre-torpilleurs, deux croiseurs de bataille. Au total, plus de 150 000 tonnes[7].

Stratégie ou tactique: Les Anglais voulaient prendre Mers el-Kébir pour remplacer Gibraltar, dans le cas où les Allemands s'en empareraient. Ils désiraient *surtout* neutraliser la flotte française ou, mieux, s'en emparer. Ce fut un échec complet qui jeta une ombre sur leur capacité de résistance face à l'armée allemande. L'afflux de Français libres à Londres en souffrit.

La rade du port de guerre de Mers el-Kébir était à cette époque protégée à l'Ouest par une jetée inachevée longue de 900 m. Les gros vaisseaux de l'escadre française y étaient amarrés à 120 m en moyenne l'un de l'autre. De l'Ouest à l'Est: le croiseur de bataille DUNKERQUE, navire amiral de l'amiral Marcel Gensoul, le cuirassé PROVENCE, le croiseur de bataille STRASBOURG, le cuirassé BRETAGNE et le transport-d'avions COMMANDANT-TESTE. L'avant [la proue] de ces navires faisait face à la côte et l'arrière [la poupe] s'adossait à la jetée[8]. Au fond de la rade [à l'Ouest] s'amarraient six contre-torpilleurs. Des filets anti-sous-marins et anti-torpilles protégeaient la rade contre des attaques. Ils ne laissaient pour entrer ou sortir de la rade qu'une étroite passe. Mais l'armistice étant en vigueur depuis huit jours, les bâtiments n'étaient pas en alerte[9].



Collection privée de l'auteur

[7] En détail : cuirassé HOOD [vice-amiral Somerville, commandant I.G. Glennie] ; cuirassé VALIANT [commandant H.B. Rawlings] ; cuirassé RESOLUTION ; croiseur de bataille ARETHUSA [commandant Q.D. Graham] ; croiseur de bataille ENTERPRISE [commandant J.C. Annesley] ; contre-torpilleurs FAULKNOR [commandant A.F. de Salis] ; FOXHOUND [G.H. Peters] ; FEARLESS [K.L. Harkness] ; FORESTER [E.B. Tancock] ; FORESIGHT [G.T. Lambert] ; ESCORT [J. Bostock] ; KEPPEL [E.G. Heywood-Lonsdale] ; ACTIVE [E.C.L. Turner] ; WRESTLER [E.N.V. Currey] ; VIDETTE [D.R. Brocklebank] ; VORTIGERN [R.S. Howlett] ; sous-marins PROTEUS et PANDORA.

[8] Détail important, car les tourelles d'artillerie ne pouvaient tirer que vers l'avant, c'est-à-dire vers la terre.

[9] Chaudières et feux éteints.

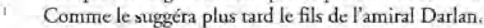


En fait, il n'y eut pas de véritable bataille, puisque les Français ne purent riposter qu'à la fin de l'attaque. Le *traquenard* de Mers el-Kébir fut simple : les Anglais, en énorme supériorité numérique, tirèrent à l'abri du cap Mers el-Kébir et pilonnèrent l'escadre française sans que les Français ne puissent sortir[10], ou même riposter avec efficacité, la plupart ne pouvant lever leurs canons assez haut pour tirer par dessus le cap Mers el-Kébir et le fort du Santon. Les tirs furent effectués à 15 000 m seulement [17 500 yards]. La tactique la plus souhaitable aurait été de répondre « par une ruse à une vilenie[11] » *en feignant d'accepter l'ultimatum afin de sortir de la rade-souricière puis d'engager le combat en haute mer*. Mais il semble que dans ce cas, l'escadre anglaise aurait retraité sans combattre, puisqu'elle le fit dès que les canons du DUNKERQUE et du PROVENCE réussirent à se mettre en position de riposter.

Au cours de l'attaque du 6 juillet, les aviateurs anglais expérimentèrent une nouvelle forme de tactique offensive : *l'attaque par torpilles d'avions lancées en eaux peu profondes*. Obligés par leurs politiciens d'attaquer leur allié français, les militaires anglais montrèrent beaucoup de répugnance. Le vice-amiral Somerville ne fut pas le seul à éprouver un tel sentiment de regret et d'hésitation à attaquer les Français ; ainsi, le 6 juillet, *quatre torpilles anglaises sur 12 furent délibérément sabotées*, comme purent le constater les Français qui repêchèrent les torpilles non explosées. Nous aurons une idée plus précise de ces « réticences » en lisant le récit selon les sources anglaises, plus loin. Le pilonnage de Mers el-Kébir ne dura que 10 minutes.

Résumé de l'action : Vers 7 h, heure GMT en avance d'une heure sur celle d'Algérie, apparut l'escadre anglaise commandée par le vice-amiral Somerville. Le torpilleur anglais FOXHOUND se détacha et arriva à 7 h 5 à Mers el-Kébir avec le commandant C.S.Holland porteur de l'ultimatum du gouvernement anglais. Au même instant, l'amiral Somerville – un francophile qui désirait adoucir les termes de l'ultimatum –, envoya un message à Gensoul ainsi libellé en français : « J'envoie le commandant Holland conférer avec vous. La Royal Navy espère que les propositions vont permettre à la Marine française, vaillante et glorieuse, de se ranger à mes côtés. En ce cas, vos bâtiments resteraient toujours les vôtres et personne n'aurait lieu d'avoir de l'inquiétude pour l'avenir. La flotte britannique est au large d'Oran pour vous accueillir. »

L'ultimatum rédigé par l'Amirauté britannique contenait l'ordre à l'amiral Gensoul de se joindre aux Anglais afin de poursuivre la lutte jusqu'à la victoire finale contre les Allemands et les Italiens : « Les navires français sont invités à appareiller avec des équipages réduits pour gagner un port d'Angleterre, après quoi ces équipages seront rapatriés. » « Dans le cas où vous refuseriez ces offres



10 Puisque les Anglais avaient pris la précaution de miner la passe.

11 Comme le suggéra plus tard le fils de l'amiral Darlan.





Pilonnage des cuirassés français pris au piège dans le port de guerre. Archives de la Marine

raisonnables, je devrais, à mon profond regret, vous sommer de couler vos navires dans les six heures. Enfin, si aucune des propositions ci-dessus n'était acceptée, j'ai reçu du Gouvernement de Sa Majesté l'ordre d'employer tous les moyens de force qui pourraient être néces saires pour empêcher vos bâtiments de tomber entre les mains allemandes ou italiennes. »

L'amiral Gensoul donna immédiatement l'ordre à ses navires de raviver les feux des chaudières et de prendre les dispositions de combat. L'amiral français envoya un télégramme à Nérac[12], où était repliée l'amiral Darlan et l'Amirauté française, pour avertir de l'ultimatum fixé à 14 h puis repoussé à 17 h 30.

Vers 12 h 30, alors que les négociations étaient en cours, cinq hydravions anglais survolèrent la passe en rase-motte et larguèrent des mines magnétiques flottantes de façon à verrouiller l'escadre française dans la rade au cas où les Français refuseraient de capituler. En effet, le refus des Français était considéré comme **certain** par l'État-major anglais qui connaissait les marins français et les traditions de la Marine nationale.

À 17 h 56, les cuirassés anglais commencèrent leur bombardement. Le HOOD tira la première salve. Trop courte. Les huit obus de 381 mm de cette salve créèrent huit énormes geysers à l'extérieur du brise-lames. La deuxième salve corrigea partiellement le tir. Cinq geysers inoffensifs ; mais trois obus frappèrent l'extrémité de la digue et la pointe du cap Mers el-Kébir. Le phare se volatilisa.

Gensoul, qui ne voulait exprimer aucune provocation, et qui ne croyait pas que les Anglais en arriveraient à cette extrémité avec un allié, avait attendu la première salve pour entrer en action. Il ordonna aux contre-torpilleurs, plus vite sous pression, d'appareiller les premiers.

12 Lot et Garonne ; dans le vieux château où Henri IV sacrifiait aux dieux de l'amour.



Bâtiment de ligne « Dunkerque »

1. *La Flotte française ne peut pas ne pas appliquer les clauses de l'Armistice – en égard à la France métropolitaine qui en supporterait les conséquences.*
2. *Elle a reçu des ordres formels, et ces ordres ont été transmis à tous les commandants pour que, si après l'armistice les bâtiments risquaient de tomber entre les mains de l'adversaire ils seraient conduits aux États-Unis ou sabordés.*
3. *Ces ordres seront exécutés.*
4. *Les bâtiments qui sont actuellement à Oran et Mers el-Kébir ont commencé depuis hier, 2 juillet, leur démobilisation (réduction des équipages). Les hommes originaires d'Afrique du Nord ont été débarqués.*

[non signé par l'amiral Gensoul]

Le 3 juillet à 17 h 20, soit quatorze minutes avant le combat, l'amiral Gensoul transmettait aux Anglais une note écrite au crayon sur papier de calepin. Il révélait bien imprudemment aux Anglais que les équipages des navires français étaient incomplets – en fait, à peu près un quart des équipages manquaient –, car les marins natifs d'Afrique du Nord française avaient été démobilisés en Algérie la veille de l'attaque anglaise. L'amiral anglais déclencha immédiatement le combat. Les « conséquences » dont parle Gensoul, dans l'Article 1, sont l'invasion de la Zone Libre.

Archives de la Marine

Toute la flotte anglaise, postée à 15 km, tirait maintenant à cadence accélérée sur les Français, prisonniers dans leur port. Les obus de 381 mm pleuvaient ; 24 tombèrent dans l'étroit secteur du port de guerre. À une distance si faible [15 km], aucun blindage ne pouvait résister à des obus de 381 mm[13].

Les contre-torpilleurs franchirent la passe et se retrouvèrent dans le champ de mines, mouillées plus tôt par les hydravions anglais. Peu après le début de la bataille, un obus de la troisième salve frappa de plein fouet Le BRETAGNE[14]. L'énorme explosion fut entendue à plus de 60 km de là. Une flamme, mêlée de morceaux de blindage et de débris divers, s'éleva à 40 m et retomba en pluie tout autour. La moitié du navire se transforma en quelques secondes en brasier impossible à maîtriser par les équipes d'incendie. Les soutes à munitions n'étaient pas encore atteintes. Soudain, un éclair fut perçu par les témoins oculaires éloignés, suivi par une deuxième explosion[15]. Le panache de fumée et les flammes jaillirent à 200 m dans le ciel. Immédiatement, Le BRETAGNE chavira, emprisonnant dans sa mortelle coque d'acier 977 de ses 1 120 marins. Tandis que les navires français, dont la pression augmentait petit à petit, manœuvraient dans la rade –

13 Des projectiles de 900 kg !
14 Capitaine de vaisseau Le Pivain, un Breton.
15 Le son allant moins vite que la lumière.



lentement comme dans un rêve cauchemardesque –, les salves anglaises continuaient de pleuvoir.

Le DUNKERQUE reçut quatre obus non mortels de 381 mm. Le PROVENCE fut lui aussi atteint. Un incendie se déclara à l'arrière de même qu'une voie d'eau. Il s'échoua au fond de la rade sur les fonds de 10 m et put être réparé par la suite. Le MOGADOR fut touché à l'arrière par un obus de 381 mm. Le COMMANDANT-TESTE, Le STRASBOURG, Le VOLTA, Le TERRIBLE, Le TIGRE, Le KERSAINT et Le LYNX s'en tirèrent sans dommage.



VUE DE GIBRALTAR
à 5 000 m d'altitude, exécutée en novembre 1940
par les Services de Renseignements français.
Archives de l'Armée de l'Air, Château de Vincennes

Le DUNKERQUE, échoué[16], put enfin tirer 40 obus de fort calibre et Le PROVENCE, 23 coups de 340 mm. La batterie de 194 mm du Fort du Santon se mit de la partie. Se trouvant encadrée de trop près, l'escadre anglaise décrocha à 18 h 12.

L'escadre de Mers el-Kébir s'en était tirée avec la perte d'un seul navire, ce qui était loin d'atteindre les objectifs de Winston Churchill, lesquels projetaient de neutraliser la flotte française. Le 4 juillet, l'amiral Estéva déclara à la presse que « les avaries du DUNKERQUE étaient minimes et seraient vite réparées ». Cette déclaration imprudente provoqua le 6 juillet une autre tentative anglaise qui se solda par un complet échec. Des avions anglais, catapultés de L'ARK-ROYAL bombardèrent par surprise la flotte française, au même endroit, mais ne réussirent qu'à tuer et à blesser 4 officiers et 150 marins sans infliger aucun dommage matériel à l'escadre de Kébir.

16 L'équipage de ce cuirassé avait réussi le tour de force d'échouer le vaisseau en position de combat, la proue orientée à 295° vers le Nord-Ouest, c'est-à-dire vers la flotte anglaise, et à bonne distance des hauteurs gênantes pour le pointage des tourelles du cap Mers el-Kébir. C'était capital, car les gros calibres du DUNKERQUE ne pouvaient tirer que vers l'avant et ce sont, en fait, les obus géants du DUNKERQUE qui firent retraiter la Force H à une distance respectable et qui firent de ce fait cesser le pilonnage. Dans la deuxième partie, nous verrons comment l'amiral de la Force H essaie désespérément de faire croire à l'Amirauté britannique que le combat avait cessé lorsqu'il a retraité vers l'Ouest.



DÉFENSES CÔTIÈRES AUTOUR DE MERS EL-KÉBIR

selon les *Services de Renseignement de la Royal Navy*[17]

Une batterie de 6 canons de 155 mm au Fort du Santon[18], coin Ouest du port de guerre. Une batterie de 4 canons de 120 mm au sud du port de guerre[19]. Une batterie de 3 canons de 155 mm à la Pointe Canastel[20]. Une batterie de quatre canons de 120 mm au Fort St-Grégoire ; une autre de deux canons de 105 mm à 2,5 km à l'est d'Oran. La passe du port de Mers el-Kébir était protégée par un bâtiment anti-torpilles et des barrages anti-sous-marins, tandis qu'un réseau de mines flottantes s'échelonnait depuis le Cap Falcon jusqu'à un point situé à un kilomètre au nord de la Pointe Canastel[21]. Le brise-lames mesurait dix mètres de haut et le Fort Mers el-Kébir ou Fort du Santon était juché à 100 m de hauteur sur un éperon rocheux.

Description du coup de main selon des sources militaires anglaises officielles

[Official Records #ADM234/317 Operations against French Fleet at Mers-el-Kebir, 3-6 July 1940. **Archives de l'Amirauté britannique**, Public Records Office, Kew, Londres.] Les journaux de bord de certaines unités navales furent utilisées.

« [...] Lors de cette attaque, le feu fut ouvert à 17 h 54 le 3juillet[22] à distance maximale de visibilité de 15 km, concentration par GIC[23], avec repérage aérien. L'axe de feu venait du Nord-Ouest, de telle sorte que les tirs[24] des vaisseaux français étaient obstrués dans une certaine mesure par le Fort Mers el-Kébir [Fort du Santon], et que les risques de dommages à la population civile et à leurs biens étaient réduits... L'effet des premières salves fut observé d'avion ainsi que de la vedette rapide du contre-torpilleur FOXHOUND. La première salve tomba court. La deuxième frappa le brise-lames, envoyant d'énormes blocs de béton dans les airs ; ce qui causa probablement des pertes humaines sur les ponts supérieurs des cuirassés. La troisième salve tomba sur les vaisseaux, et le cuirassé BRETAGNE

---

17 Official Records #ADM234/317 Operations against French Fleet at Mers-el-Kebir, 3-6 July 1940. **Archives de l'Amirauté britannique**, Public Records Office, Kew, Londres. Les journaux de bord de certaines unités navales furent utilisées.

18 En réalité, la batterie du fort du Santon était composée de pièces de marine de 194 mm.

19 Celle-ci tirait donc par-dessus le port.

20 Un peu loin pour intervenir avec efficacité dans le combat de Mers el-Kébir.

21 Couvrant donc l'immense baie d'Oran, au-delà de laquelle s'était postée la Force H.

22 La codification militaire de cette information est 1754/3.

23 Gunnery Individual Control [ou « Contrôle du feu en mode autonome », selon Agnès Masson, directrice des Archives du Service historique de la Marine nationale au Château de Vincennes].

24 De riposte. En fait, à l'ancrage, les tirs étaient **totalement** impossibles et non pas **dans une certaine mesure** comme l'écrit l'amiral anglais qui ne veut pas révéler que, pendant les cinq premières minutes de ce combat qui dura 10 minutes en tout, c'était du massacre sans risque. Seuls les vaisseaux qui eurent le temps de se déplacer purent tirer.





Le croiseur français COLBERT [8 pièces de 203 mm sur 4 tourelles doubles, deux à l'avant et deux à l'arrière, 8 canons de 90 mm antiaériens, 8 canons de 37 mm antiaériens, 12 mitrailleuses de 13 mm antiaériennes, 6 tubes lance-torpilles de 550 mm]
Collection privée de l'auteur

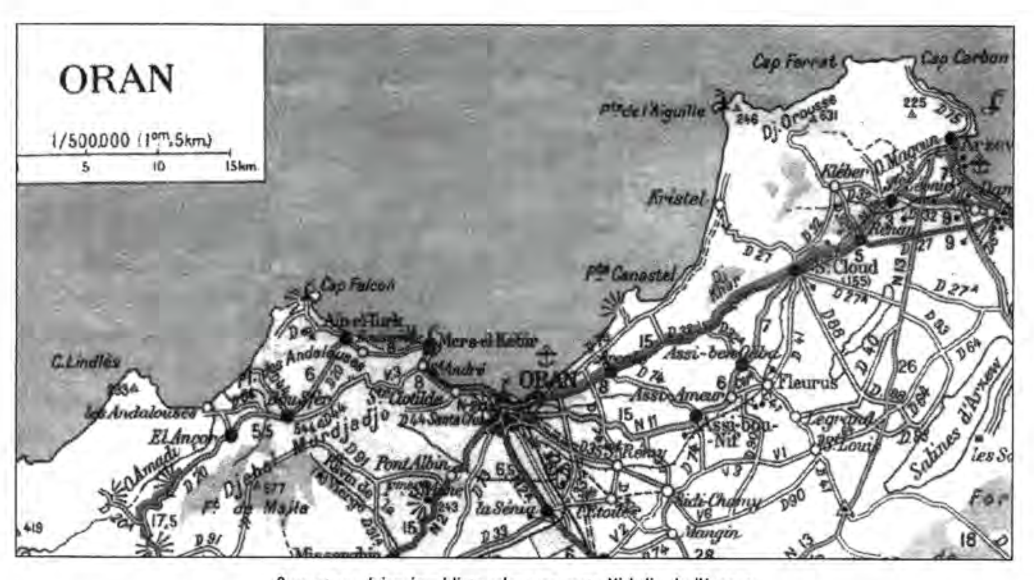
sauta. Une grande flamme orange jaillit vers le ciel, suivie d'une immense colonne de fumée de plusieurs centaines de mètres. Une autre explosion de moindre intensité indiqua qu'un contre-torpilleur avait sauté. À ce moment, le port de guerre était enseveli dans la fumée des explosions et du feu. Le repérage direct devint impossible et l'observation aérienne des plus difficiles. Les batteries côtières françaises et les cuirassés[25] DUNKERQUE et STRASBOURG ouvrirent le feu environ une minute après la première salve anglaise[26]. Les batteries côtières furent rapidement engagées par le croiseur lourd ARETHUSA, les canons plus anciens du croiseur lourd ENTERPRISE ne pouvant les atteindre. Des projectiles de fort calibre furent signalés tombant à proximité des cuirassés anglais car le feu de l'ennemi[27], d'abord trop court, commença à s'améliorer quant à la précision de son pointage. Les guetteurs de la vedette d'observation du FOXHOUND constatèrent plusieurs coups directs sur les vaisseaux français, une autre explosion avec grande nappe de flammes orange sur un cuirassé et un coup direct sur un

25. Ou vaisseaux de ligne.
26. Comme précisé plus haut, le combat ne dura que 10 minutes. Pour ne pas sembler provoquer Somerville, Gensoul ne déclencha le début du mouvement des bâtiments dans le port qu'à la première salve anglaise. Bien entendu, le branle-bas de combat et la mise sous pression des chaudières avaient commencé dès que les Anglais avaient manifesté des exigences que les Français ne pouvaient accepter [en tout cas celle de couler leurs propres vaisseaux]. Mais, à la première salve de la Royal Navy, il fallait encore, pour pouvoir tirer, déplacer les gros vaisseaux dont la pression n'était pas encore optimale. Après quoi le vaisseau de ligne commença à riposter. Le DUNKERQUE et le PROVENCE ne tirèrent donc que durant les 5 dernières minutes du combat, après s'être éloignés de l'angle mort où ils se trouvaient ancrés au départ, et avoir tourné leurs grosses tourelles vers les Anglais. Car les vaisseaux français avaient d'abord leurs plus gros canons tournés vers la terre. La mention erronée « une minute après la première salve anglaise » était destinée à ne pas trop mettre en évidence l'aspect peu glorieux de *massacre de captifs* dont Somerville avait finalement un peu honte.
27. Des Français.



contre-torpilleur qui quittait le port. Aucun des projectiles français ne toucha, quoique nombre d'entre eux (apparemment du 355 mm, présumément en provenant des cuirassés français car il n'y a aucune évidence de ces calibres dans les forts entourant Mers el-Kébir) tombèrent très près et dans certains cas encadrèrent les vaisseaux anglais. Quelques éclats causèrent des avaries superficielles mineures[28] au cuirassé HOOD et blessèrent un officier et un matelot. Après trente six salves de 390 mm[29], le feu des vaisseaux français s'éteignit, mais celui des forts devint de plus en plus précis. Pour éviter les avaries qui pourraient être infligées par ces derniers, l'escadre anglaise modifia son cap de 180°[30] et les vaisseaux reçurent l'ordre de déployer un écran de fumée[31]. »

« À 18 h 4 le 3, alors que les vaisseaux français ne tiraient plus[32] », un cessez-le-feu fut ordonné. Le commandant du navire-amiral de la Force H considéra



Oran et sa région immédiate selon une carte Michelin de l'époque

28 Noter l'accumulation de deux adjectifs minorants [minor superficial] afin de minimiser l'efficacité de la riposte.

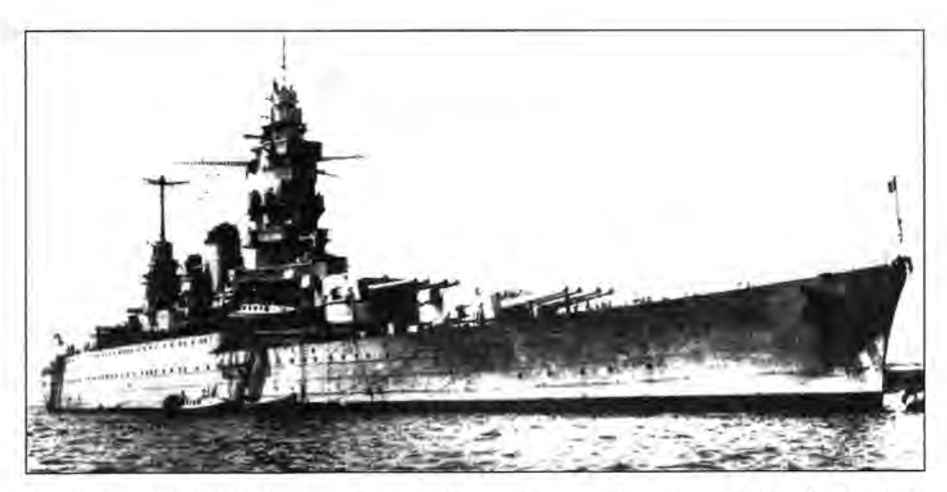
29 On voit que le nombre de coups et les calibres ne correspondent pas exactement avec la version de source française, car les plus forts calibres français à Kébir n'atteignaient que 330 mm. Seul Le RICHELIEU [à Dakar] et Le JEAN-BART [à Casablanca] portaient du 385 mm.

30 Façon élégante et discrète de dire que l'escadre anglaise avait retraité, car 180° est un demi-tour !

31 Afin de couvrir la retraite.

32 Détail intéressant montrant la crainte du commandement anglais de laisser voir que la Force H avait été repoussée par la riposte des vaisseaux français en partie dépourvus de leurs équipages [rappelons que les marins qui habitaient l'Algérie avaient été démobilisés sur place vingt-quatre heures plus tôt, ce qui laissait des équipages aux 2/3 seulement] et par les batteries côtières. En fait, ce fut vraiment Le DUNKERQUE qui, après avoir réussi à s'échouer la proue au Nord-Ouest [l'orientation de la proue vers le N.-O. était capitale, car les grosses pièces d'artillerie du DUNKERQUE ne pouvaient tirer que vers l'avant], força les Anglais à la prudence et à la retraite, ce qui sauva le reste de l'escadre française.





Le cuirassé DUNKERQUE qui réussit presque seul à forcer l'escadre anglaise à refluer vers l'Ouest. Il était armé de 8 pièces de 330 mm sur 2 tourelles quadruples à l'avant, 16 canons de 130 mm [surface et antiaériens], 8 canons de 37 mm antiaériens, 32 mitrailleuses de 13 mm antiaériennes. Il transportait 4 hydravions qu'il pouvait catapulter. Le DUNKERQUE fut sabordé à Toulon en 1942 puis renfloué en 1945 et remis en service jusqu'en 1959.

Collection privée de l'auteur

que cela leur donnerait l'occasion d'abandonner leurs vaisseaux[33]; l'entrée du port étant minée, ils ne tenteraient pas de sortir. La Force H anglaise se porta alors vers l'Ouest pour prendre une position en un point d'où, si nécessaire, le bombardement pourrait être repris sans que cela ne cause de pertes humaines [aux Anglais] dans les équipages de leurs vedettes d'observation ou sans exposer inutilement les vaisseaux [anglais] au tir des forts. Lorsque la nappe de fumée qui ensevelissait Mers el-Kébir se fut dissipée, la vedette du FOXHOUND put voir que Le DUNKERQUE, qui s'était éloigné du môle, restait immobile dans le port; que Le PROVENCE semblait avoir été touché; que des incendies faisaient rage sur Le COMMANDANT-TESTE; quant au BRETAGNE, il avait disparu. Sorti [de la souricière] du port et déjà prenant de la vitesse, on pouvait voir Le STRASBOURG et deux contre-torpilleurs de classe MOGADOR qui avaient mis le cap vers l'Est sous le couvert des batteries côtières. Le HOOD capta des messages répétés en provenance de stations côtières – en signaux visuels et en télégraphie sans fil – demandant de suspendre le feu. L'amiral fit répondre: « À moins que je ne voie sombrer vos navires, je vais recommencer le bombarde-

33 Tous ces commentaires, issus des comptes-rendus officiels des missions et des journaux de bord de l'amiral Somerville, tentent d'escamoter la retraite anglaise vers l'Ouest, c'est-à-dire vers Gibraltar, car en fait, Le STRASBOURG et plusieurs contre-torpilleurs réussirent à sortir de la souricière et à gagner Alger, alors que la Force H, qui craignait d'être bombardée par les pièces du DUNKERQUE et par celles du STRASBOURG, s'était éloignée en direction de Gibraltar. Comme le dit Somerville dans son rapport : « La perte éventuelle de vaisseaux de Sa Majesté n'était pas justifiée comparativement à la possibilité d'empêcher les vaisseaux français de tomber entre les mains des ennemis [Allemands]. »



ment. » À 18 h 20, l'amiral commandant la Force H reçut un message radiotélégraphique selon lequel un des vaisseaux de classe DUNKERQUE[34] avait réussi à se glisser hors du port et naviguait vers l'Est. Si l'on tient compte des autres rapports de mouvements, ultérieurement annulés et, d'autre part, des difficultés d'observation dues à la fumée, [si l'on tient compte aussi] du fait que l'amiral considérait comme certain que les Français abandonnaient leurs navires, [cela explique pourquoi] l'amiral de la Force H ne prit aucune initiative d'action jusqu'à ce que ce rapport d'évasion [du DUNKERQUE][35] soit confirmé à 18 h 30. Une force d'interception de six bombardiers-torpilleurs Swordfish armés chacun d'une bombe de force 250 mm et d'une torpille S.A.P., escortée de chasseurs Skuas, lesquels avaient été catapultés à 18 h 25 pour bombarder les gros vaisseaux de Mers el-Kébir, fut alors détournée de sa mission première pour attaquer le cuirassé STRASBOURG, tandis que l'ensemble de la Force H, altérant sa course[36] pour se diriger vers l'Est, se lança aussi à sa poursuite. Sur ces entrefaites, le contre-torpilleur anglais WRESTLER, au large d'Oran, était lourdement pris à partie par les batteries côtières françaises et une centaine d'obus tombèrent dans sa proximité immédiate avant qu'il ne retraite conformément aux ordres[37].

« À 18 h 43, les croiseurs lourds et les contre-torpilleurs [anglais] en poursuite furent envoyés en avant-garde, laissant les cuirassés derrière sans masque[38] ; le cuirassé HOOD et les vaisseaux plus légers mirent à pleine pression. L'attaque à la bombe[39] sur Le STRASBOURG fut acharnée et quoiqu'elle se heurta à une puissante résistance, on peut croire qu'une bombe au moins toucha le vaisseau français. Deux avions-torpilleurs Swordfish furent perdus, mais leurs équipages furent recueillis par le WRESTLER. »

« À 19 h 14, Le FORESTER recueillit le commandant Holland, les lieutenants-commandeurs Spearman et Davies de même que l'équipage de la vedette rapide du FOXHOUND, laquelle fut abandonnée. »



Les ports de Mers El-Kébir [à gauche] et d'Oran [à droite], en l'an 2000, avec l'emplacement des cuirassés et l'axe de tir des Anglais
Collection privée de l'auteur

34 En fait, il s'agissait du STRASBOURG.

35 Phrase assez confuse dans sa forme originale anglaise montrant le malaise, le sentiment de culpabilité de l'amiral qui avait laissé échapper un cuirassé.

36 Course qui, rappelons-le, était initialement vers l'Ouest, vers Gibraltar.

37 Chaque retraite ou retrait est exagérément justifié pour éviter les foudres de l'Amirauté et de l'Histoire.

38 Le **masque** [ou **protection**] était constitué de contre-torpilleurs d'escorte. Ils constituaient la première ligne de défense des grosses unités, non seulement contre les avions mais surtout contre les sous-marins.

39 Des avions-torpilleurs Swordfish.



« Entre 19 h 33 et 19 h 45, un contre-torpilleur français, qui tenait le cap à Ouest en suivant la côte, fut engagé à une distance de 10 km à 16 km par les croiseurs lourds ARETHUSA et ENTERPRISE. Un peu plus tard, les cuirassés HOOD et VALIANT le gratifièrent de quelques salves de 381 mm. Au moins trois coups au but furent observés avant que le contre-torpilleur français ne fasse demi-tour vers Oran[40]. Les vaisseaux anglais furent obligés d'altérer leur itinéraire pour éviter les torpilles[41]. À 19 h 50, six avions Swordfish armés de torpilles furent catapultés du porte-avions ARK-ROYAL, avec mission de poursuivre l'attaque[42] en utilisant les dernières lueurs du crépuscule. »

« La poursuite fut maintenue à pleine vitesse jusqu'à 20 h 20. Le STRASBOURG et ses contre-torpilleurs d'escorte avaient environ 40 km d'avance[43]. La poursuite fut alors abandonnée. À ce moment, l'escadre [française] basée à Alger, qui comptait plusieurs croiseurs armés de canons de 150 mm et 200 mm[44], avait pris la mer, et il fut calculé qu'elle ferait sa jonction avec Le STRASBOURG à 21 h. L'amiral Somerville considéra qu'une prise de contact et un engagement n'étaient pas justifiés[45]. Sa flottille de contre-torpilleurs n'avait pas eu d'expérience récente de poursuite nocturne et les Français étaient numériquement supérieurs[46]. La situation pouvait se résumer ainsi :

1. La possibilité de repérer Le STRASBOURG de nuit était faible.
2. La Force H serait en désavantage, car elle se détachait en silhouette sur les dernières lueurs du couchant.
3. La vitesse de course était trop élevée pour permettre aux contre-torpilleurs [anglais] de s'éparpiller[47].

---

40 Un seul et unique coup au but de ces fameux obus de 381 mm aurait amplement suffi à volatiliser corps et biens le contre-torpilleur. Ils étaient assez puissants pour envoyer un cuirassé par le fond. Il est bien peu probable que le torpilleur ait été touché autrement que par des éclats indirects.

41 Ce commentaire est lancé sans aucune explication.

42 Sur Le STRASBOURG.

43 Quarante km d'avance est une forte exagération. En fait, sachant que Le STRASBOURG naviguait à 31 nœuds [57,41 km/h] et que l'amiral anglais avait mis 25 minutes avant de se décider à le poursuivre avec son escadre dont le vaisseau le plus lent était le HOOD, qui filait aussi à 31 nœuds à haute vitesse, il s'ensuit que Le STRASBOURG n'avait que 23,9 km d'avance. Avant la « poursuite », le HOOD aurait eu tout son temps pour canonner Le STRASBOURG, qui quittait le port de guerre avec ses plus grosses pièces d'artillerie qui portaient à une vingtaine de kilomètres. Le STRASBOURG n'aurait même pas pu riposter, car ses grosses tourelles ne tiraient pas vers l'arrière. Mais Somerville, qui craignait par-dessus tout d'endommager sa flotte, ne voulait pas voir Le STRASBOURG s'arrêter pour livrer une bataille navale en règle à une quinzaine de kilomètres de distance, alors que Le DUNKERQUE aurait pu le prendre de flanc ou à revers.

44 En fait des contre-torpilleurs.

45 Curieux raisonnement lorsqu'on connaît l'énorme déséquilibre des forces en faveur des Anglais, en dépit de ce qui est dit dans ce rapport.

46 *Sic* ! Le commentaire est destiné à l'Amirauté britannique.

47 De prendre un dispositif tactique d'attaque plus étendu, plus large, afin de procéder à des tirs convergents sans que le cuirassé – dont les tourelles principales ne tiraient que vers l'avant – ne puisse riposter dans toutes les directions.



4. L'autonomie en carburant des contre-torpilleurs [anglais] de classe V et W ne permettait pas des poursuites à haute vitesse de plus de trois heures.
5. À moins que Le HMS HOOD ne soit en position d'appuyer les forces de tête, ces dernières étaient numériquement très inférieures. Ce soutien tactique ne pouvait être assuré en cas d'action de nuit.
6. La perte éventuelle de vaisseaux de Sa Majesté n'était pas justifiée comparativement à la possibilité d'empêcher les vaisseaux français de tomber entre les mains de l'ennemi[48].
7. Le VALIANT et Le RESOLUTION n'étaient pas masqués[49]. »



Torpilleur français SIROCO [4 pièces de 130 mm, deux à l'avant et deux à l'arrière; 2 canons de 37 mm antiaériens; 4 mitrailleuses de 13 mm antiaériennes; 6 tubes lance-torpilles de 550 mm]
Collection privée de l'auteur

« En conséquence de quoi, l'escadre changea de cap après 20 h 25 pour faire demi-tour vers l'Ouest, et l'Amirauté fut informée de ce que la *Force H* allait stationner à l'ouest d'Oran durant la nuit avec l'intention de reprendre les attaques aériennes sur les vaisseaux de Mers el-Kébir à l'aube ou dès que possible. »

48 Le lecteur traduira par lui-même : « *The possible loss of British ship was unjustified as against the possibility of French ships being allowed to fall into enemy hands* ».

49 Non masqués, c'est-à-dire non couverts par des contre-torpilleurs d'escorte. Trop de raisons accumulées pour justifier une retraite peuvent paraître suspectes. De fait, l'amiral anglais voulait se protéger contre un possible tribunal militaire, car le coup de main contre Mers el-Kébir avait tourné au fiasco presque total : seul Le BRETAGNE avait été vraiment mis hors de combat définitivement. Et stratégiquement parlant, l'opinion publique française était en pleine fureur contre ce coup de poignard dans le dos d'un allié et certains extrémistes demandaient l'ouverture des hostilités contre l'Angleterre. D'autres amiraux anglais avaient jadis été fusillés pour avoir échoué dans leur mission, par exemple, l'amiral Byng.





Croiseur La MARSEILLAISE [9 pièces de 152 mm; 8 canons de 90 mm antiaériens; 12 mitrailleuses de 13 mm antiaériennes; 4 tubes lance-torpilles de 550 mm; 2 hydravions avec catapulte]
Collection privée de l'auteur

« Entre 19 h 30 et 21 h, des tirs de DCA furent effectués contre des avions de reconnaissance et des bombardiers français qui lâchèrent quelques bombes, lesquelles manquèrent toutes leur objectif excepté quatre qui tombèrent à quarante mètres du WRESTLER. Les attaques ne furent pas retournées[50]. »

LE STRASBOURG EST ATTAQUÉ PAR DES AVIONS-TORPILLEURS 6 juillet 1940 selon des sources anglaises

« À 20 h 55, vingt minutes après le coucher du soleil, une escadrille d'avions-torpilleurs Swordfish attaqua Le STRASBOURG à la torpille. Ils effectuèrent leur approche à partir de la terre, afin que la cible se découpât en silhouette sur les clartés du couchant[51]. Ils purent ainsi attaquer sans être vus. Les deux derniers avions seulement furent pris à partie par la DCA française des contre-torpilleurs d'escorte. L'observation des résultats fut rendue difficile par l'obscurité et la fumée des cheminées, mais une explosion fut aperçue près de la poupe du STRASBOURG et il y eut quelque évidence d'impact au milieu. Tous les avions revinrent, quoique l'un d'eux fut l'objet de tirs de DCA en provenance d'un groupe de contre-torpilleurs naviguant à une dizaine de kilomètres à l'arrière de la cible[52]. Les pertes [anglaises] en avions au cours de cette journée d'opérations furent de cinq, trois Swordfish de l'escadre de bombardement, un chasseur Skua abattu en combat aérien, un autre Skua qui s'abîma près du porte-avion[53]. Tous les équipages furent sauvés excepté celui du Skua abattu. Il fut remarqué que les chasseurs français ne poursuivirent pas les avions anglais. »

50 À cause du manque de visibilité.
51 Rappelons que le soleil s'était couché à 20 h 35.
52 Postés en arrière-garde du cuirassé français Le STRASBOURG.
53 Car il était fortement endommagé.



La Force H retraite vers Gibraltar

« Le projet d'effectuer une attaque aérienne sur Mers el-Kébir à l'aube du 4 juillet 1940 avec 12 bombardiers Swordfish et 9 chasseurs d'escorte Skua dut être abandonné à cause de la brume dense. Comme l'amiral anglais avait reçu (le 3 à 22 h 50) de l'amiral Gensoul un message disant que ses vaisseaux étaient hors de combat et que leur personnel avait reçu l'ordre de les évacuer, l'escadre anglaise retourna à Gibraltar à 19 h 00 le 4 juillet[54]. »

RAISON DE L'ÉCHEC DU COUP DE MAIN[55]

« En revenant sur le déroulement de l'opération, l'amiral de la Force H donne les raisons pour lesquelles son escadre se trouvait à l'ouest du port de Mers el-Kébir après le cessez-le-feu. Il était considéré que les mines mouillées à l'entrée du port étaient suffisantes pour empêcher les vaisseaux français de sortir, tandis que la demande de "cesser le bombardement" et les grosses explosions observées donnaient l'impression que les Français abandonnaient leurs vaisseaux. L'ultime pensée de son esprit était de trouver une façon d'achever sa mission sans causer plus de pertes de vie aux très courageux mais mal avisés Français, et sans exposer sa flotte à des avaries par l'artillerie côtière ou par des attaques de sous-marins. Il [l'amiral anglais] avait aussi l'impression que des avions-torpilleurs chargés de parachever la destruction des vaisseaux avaient été catapultés du porte-avions ou étaient sur le point de l'être. »



Croiseur JEAN-DE-VIENNE [9 pièces de 152 mm; 8 canons de 90 mm antiaériens; 12 mitrailleuses de 13 mm antiaériennes; 4 tubes lance-torpilles de 550 mm; 2 hydravions avec catapulte]
Collection privée de l'auteur

« Pourtant, les retards réitérés dans le déclenchement de l'attaque – à l'insu total de l'amiral – avaient sérieusement perturbé le rythme des décollages et atterrissages sur L'ARK-ROYAL. »

---

54 Surprenante excuse pour justifier auprès de l'Amirauté la retraite et le retour vers Gibraltar. Même si les messages de Gensoul étaient réels – ce qui laisse de nombreux doutes –, l'amiral anglais ne se serait jamais fié à cette fausse affirmation sans vérification.

55 Toujours selon le Rapport de l'Amirauté britannique.



« L'amiral Somerville se demanda sérieusement dans quelle mesure l'utilisation de la force aurait pu être évitée si l'amiral Gensoul avait tout de suite accepté de recevoir le commandant Holland. L'offre finale de l'amiral français différait, malheureusement, des propositions des Anglais, simplement par le fait que la destruction des vaisseaux ne serait mise à exécution que dans le cas où se présenterait le danger que la flotte française ne tombât entre les mains de l'ennemi [les Allemands]. L'amiral Gensoul soutenait que le danger n'était pas imminent, alors que nous maintenions qu'il l'était. Si une marge de temps plus importante avait été disponible, le commandant Holland aurait possiblement pu convertir l'amiral Gensoul au point de vue anglais, mais lorsqu'il fit son offre il était déjà trop tard, car les négociations ne pouvaient être poursuivies au-delà de 17 h 20 ; en effet, des renforts français approchaient et les ordres du Gouvernement de Sa Majesté exigeaient impérieusement que la décision soit prise avant la tombée de la nuit. »

Arrivée et séjour de sous-marins anglais sur la côte d'Afrique du Nord française du 3 au 6 juillet 1940

« Comme mesure de précaution destinée à empêcher toute interférence de forces françaises ou italiennes[56] extérieures à l'exécution de l'Opération Catapult, les sous-marins PROTEUS et PANDORA se mirent en position de guet le 3 juillet dans les secteurs qui leur avaient été assignés. Le PROTEUS reçut pour mission de couvrir la Force H vers le Nord au large d'Oran. À 21 h 50 le 3 juillet, ce sous-marin reçut l'ordre de patrouiller devant le Cap de l'Aiguille[57], à 23 km à l'est d'Oran, au Nord du parallèle 35° 55' Nord. Les deux sous-marins reçurent l'ordre de couler tout vaisseau français qu'ils rencontreraient. Le PANDORA fut plus tard informé que Le STRASBOURG arriverait peut-être devant Alger après 23 h le 3 juillet. »

« À 14 h 47 le 4 juillet, par temps brumeux, Le PROTEUS aperçut le transport-d'avions COMMANDANT-TESTE par 160° au compas, à 10 km (approximativement), cap 035°. Avant qu'une attaque ait pu être lancée, le vaisseau français avait modifié son cap vers l'Est et avait été perdu dans la brume. »

« À 23 h le 5, conformément à ses instructions, Le PROTEUS commença à patrouiller au large du Cap Kramis, à environ 100 km à l'est d'Oran[58]. À 3 h 40, le 6 juillet, un message de l'amiral commandant la Zone atlantique-nord ordonna que *les vaisseaux français ne devaient plus être attaqués sauf s'ils attaquaient d'abord.* »

[56] Le 2 juillet, à 22 h 47, par 36° 12' 30'' Nord et 03° 04' 36'' Est, une torpille italienne avait manqué de peu le contre-torpilleur anglais VOLTIGERN. En dépit d'une chasse de 65 minutes, les Italiens avaient réussi à glisser entre les doigts de la Royal Navy et à décrocher.

[57] À partir de la pointe de l'Aiguille, située juste après le village de Kristel, Le PROTEUS pouvait facilement contrôler l'arrivée de tout renfort en provenance d'Alger.

[58] En fait, à 140 km d'Oran à vol d'oiseau, à 20 km seulement de Pont-de-Mesnard.





Croiseur DUGUAY-TROUIN [8 pièces de 155 mm en 4 tourelles doubles; 4 canons de 75 mm antiaériens; 4 mitrailleuses de 13 mm antiaériennes; 12 tubes lance-torpilles de 550 mm]
Collection privée de l'auteur

« Le COMMANDANT-TESTE fut aperçu de nouveau, à 18 h 34 le 6, escorté cette fois par deux contre-torpilleurs. Peu après, Le PROTEUS reçut l'ordre de rentrer à Gibraltar. »

« Le PANDORA, au large d'Alger, rapporta avoir vu après 16 h 45 le 3 juillet six croiseurs français et quatre contre-torpilleurs naviguant vers l'Ouest. Durant la nuit (le 3 à 21 h 50) fut reçu l'ordre d'attaquer tout vaisseau de guerre français. À 10 h 26 le 4, trois contre-torpilleurs furent aperçus suivant le cap 065°, à 1 500 mètres au large, mais le PANDORA fut incapable d'approcher à distance d'attaque[59]. »

« À 13 h 58 le 4, le sous-marin PANDORA aperçut un bâtiment français, que l'on crut à ce moment être de la classe LA GALISSONNIÈRE. En fait, il s'agissait du RIGAULT-DE-GENOUILLY, un mouilleur de mines. Prenant immédiatement ses dispositions de tir de torpilles, à 14 h 07, Le PANDORA lança environ[60] quatre torpilles à 3 500 mètres de distance. Deux "certaines" et une "probable" touchèrent le mouilleur de mines. Le bâtiment français mit immédiatement en panne, et peu après des flammes furent observées. Le PANDORA s'approcha et constata qu'il n'y avait aucune chance de le sauver[61]. À 15 h 32 le 4, Le RIGAUD-DE-GENOUILLY coula par l'arrière, et quelques secondes plus tard une explosion extrêmement forte se produisit, probablement sa soute à munitions. »

59 Attaquer trois contre-torpilleurs en plein jour aurait été suicidaire et il est probable que son commandant ait gardé le profil bas.

60 L'adverbe **environ** semble signifier que plus de quatre torpilles ont été lancées pour couler le minuscule mouilleur de mines pris par erreur pour un torpilleur. Un commandant de bord sait exactement combien de torpilles ont été lancées. Manifestement, quatre torpilles avaient plus de valeur qu'un petit mouilleur de mines.

61 Ce n'était pas par générosité et bonté d'âme que le sous-marin venait s'enquérir s'il y avait moyen de le sauver, mais pour voir s'il était nécessaire de l'achever d'une autre torpille pour éviter que les Français ne sauvent et réparent le bâtiment. Le RIGAUD-DE-GENOUILLY fut donc coulé en période de non-hostilité entre la France et l'Angleterre.



« Durant un certain temps à partir de 16 h 18, Le PANDORA fut pourchassé par un avion et un contre-torpilleur ou patrouilleur ; des explosions de bombes et des grenades sous-marines furent entendues par intervalles. »

« Le PANDORA continua de patrouiller les 5 et 6 juillet sans incident, et le 7 il reçut l'ordre de rentrer à Gibraltar. »

« L'Amirauté anglaise exprima ses profonds regrets à l'Ambassade de France pour l'événement tragique[62], qui fut attribué au fait qu'à l'issue de l'*Opération "Catapult"* à Oran le 3 juillet, les instructions ordonnant de ne plus attaquer les vaisseaux français n'avaient pas atteint l'un des deux sous-marins. »



Croiseur Le FOCH [8 pièces de 203 mm sur 4 tourelles doubles; 8 canons de 90 mm antiaériens; 8 canons de 37 mm antiaériens; 12 mitrailleuses de 13 mm antiaériennes; 6 tubes lance-torpilles de 550 mm; 2 ou 3 hydravions avec catapulte]
Collection privée de l'auteur

Pertes ◆**Français** : les 3 et 6 juillet : 1 297 tués et disparus et 351 blessés. Ce fut probablement la seule bataille où le nombre de tués dépassa celui des blessés. Le DUNKERQUE, touché par les tirs anglais, s'échoua à 50 m du rivage. Huit cent quarante marins l'évacuèrent et 340 restèrent à bord afin de colmater les brèches. Le 27 septembre, il fut remis à flot. ◆**Anglais** : les navires de la *Force H* n'avaient que des dégâts légers. Cinq avions de L'ARK-ROYAL furent abattus par la DCA française.

Conséquence de cette bataille : L'agression du 3 juillet contre Mers el-Kébir souleva à travers la France, dans un pays déjà traumatisé par les catastrophes du mois précédent, une immense vague d'indignation. Elle faillit bien provoquer la guerre

[62] Le torpillage du petit mouilleur de mines. Le message avait été envoyé par l'Amirauté britannique le 4 juillet à 20 h 5 et ce ne fut que le 5 après 20 h 45 – soit vingt-quatre heures plus tard – que l'ordre fut enfin transmis aux sous-marins !



entre la France vichyssoise et l'Angleterre, alliée de la veille[63]. Finalement, seules les relations diplomatiques avec l'Angleterre furent rompues, mais cela entraîna de durables rancunes habilement exploitées par la propagande allemande. On peut dire aussi que cette agression maladroite entraîna la mort indirecte de nombreux soldats britanniques, car lors du débarquement anglo-américain de Casablanca, Oran et Alger, alors que l'Armée de terre française acceptait sans difficulté de n'opposer aucune résistance aux Alliés, les batteries côtières servies par des marins firent payer cher cette attaque de *Mers el-Kébir* aux Anglais. Paradoxalement, le raid anglais sur Mers el-Kébir *évita* à l'Armée de l'air française une disparition totale, comme l'avaient prévue la Commission d'armistice italienne de Turin et la Commission allemande de Wiesbaden. Les deux puissances occupantes renoncèrent à cette clause.

Cet échec de la Royal Navy face à la Marine nationale jeta un doute sur les capacités anglaises de combattre face à l'armée allemande.

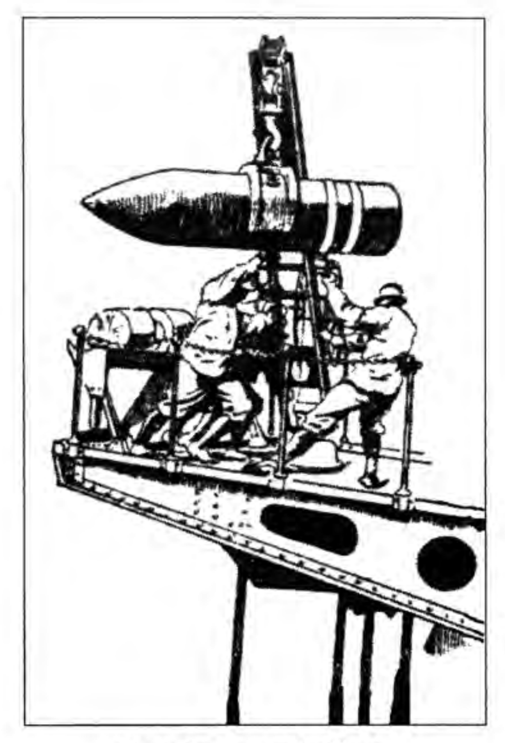
Autre conséquence, exprimée par Ehrengart[64] : « Sans doute, certains hésitants ont-ils été dissuadés de rejoindre De Gaulle à la suite de cette opération, mais il est manifeste qu'elle n'a pas refroidi les plus déterminés. Deux jours plus tard, le 5 juillet, le premier maître Duvauchelle et le quartier-maître Méchouas "empruntent" Le Laté 298 HB2-5 pour se rendre à Malte ! Il n'en est pas moins certain que les rangs des Français libres auraient sans doute grossi davantage si les candidats à la dissidence n'avaient pas eu l'impression de rejoindre d'étranges "alliés" qui viennent délibérément et sans avertissement préalable, ouvrir le feu sur eux. »

---

63 Si le maréchal Pétain n'avait pas été là pour calmer les esprits. Dans son discours aux Français du 11 juillet 1940, le chef de l'État français commentait ainsi cet événement : « [...] En ces derniers jours, une épreuve nouvelle a été infligée à la France. L'Angleterre, rompant une longue alliance, a attaqué à l'improviste et a détruit des navires français immobilisés dans nos ports et partiellement désarmés. Rien ne laissait prévoir une telle agression. Rien ne la justifie. Le gouvernement anglais a-t-il cru que nous accepterions de livrer à l'Allemagne et à l'Italie notre flotte de guerre ? S'il l'a cru, il s'est trompé. Mais il s'est trompé aussi quand il a pensé que, cédant à la menace, nous manquerions aux engagements pris à l'égard de nos adversaires. Ordre a été donné à la Marine française de se défendre, et, malgré l'inégalité du combat, elle l'a exécuté avec résolution et vaillance. La France, vaincue dans des combats héroïques, abandonnée hier, attaquée aujourd'hui par l'Angleterre à qui elle avait consenti de si nombreux et durs sacrifices, demeure seule en face de son destin. Elle y trouvera une raison nouvelle de tremper son courage, en conservant toute sa foi dans son avenir... » Philippe Pétain, maréchal, *La France nouvelle, Principes de la Communauté, suivis des Appels et Messages*, 17 juin 1940 – 17 juin 1941, Fasquelle Éditeurs, Paris, 1941, p. 27 et 28. Il faut bien reconnaître que Pétain ne se laisse pas aller à des passions extrêmes et que, à part le petit coup de pied à l'Angleterre [« abandonnée hier, attaquée aujourd'hui par l'Angleterre »] dont l'armée avait fui le champ de bataille et rembarqué sans ordre à Dunkerque le mois précédent en abandonnant plus de 4 000 canons sur la plage, il reste extrêmement modéré dans ses paroles, continuant même de qualifier les Allemands d'*adversaires*.

64 *L'Aviation de Vichy au Combat*, M. Ehrengart, Paris.





Manutention d'un obus de 400 mm
in Larousse Universel en 2 volumes – Vol. I – @ Archives Larousse

SOURCES ET LECTURES : ◆*Action imminent; three studies of the naval war in the Mediterranean theatre during 1940*, Peter C. Smith, Londres. ◆*De Gaulle and Algeria 1940-1960, from Mers El-Kebir to the Algiers Barricades*, Michael Kettle, Quartet Books, Londres, 1993. ◆*De Mers El-Kebir à Londres 1940-1944*, Jean Boutron, Plon, Paris, 1980. ◆*Mers El-Kébir. (1940); la rupture franco-britannique*, Hervé Coutau-Bégarie et Claude Huan, Economica Paris, 1994. ◆*Mers El-Kébir*, avec de nombreux documents inédits, Pierre Varillon, Paris, 1950. ◆*Archives de la Royal Navy*, Londres.

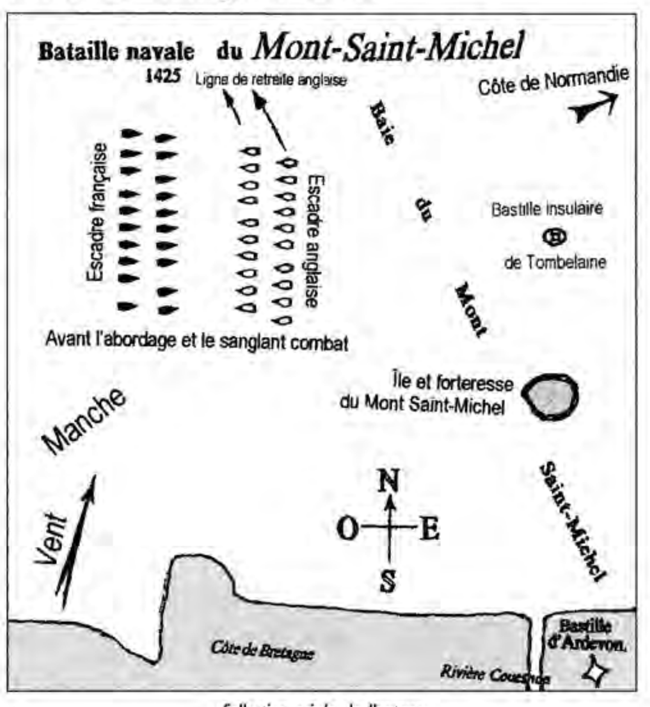
Mont-Saint-Michel-au-Péril-de-la-Mer. *Bataille navale du*

Date de l'action: 16 juin 1425.

Localisation: Îlot français du Mont-Saint-Michel-au-Péril-de-la-Mer, situé au fond du golfe de Saint-Malo, à 300 km à l'ouest de Paris. Coordonnées géographiques: 48° 38' de latitude Nord et 01° 32' de longitude Ouest.

Conflit: Guerre de Cent Ans, 1337-1453. Guerre civile française entre « Armagnacs » et « Bourguignons », 1411-1435.

Contexte: La Normandie était anglaise; seul le Mont s'obstinait à ne pas capituler. Le siège du Mont Saint-Michel ne cessa d'ailleurs jamais totalement durant la guerre de Cent Ans. Mais, en 1425, les Anglais tentèrent de le bloquer par la mer. Cela déclencha l'intervention des fidèles Malouins, chargés de ravitailler la place assiégée.



Collection privée de l'auteur

Chefs en présence ◆**Les Français** étaient commandés par Briant de Châteaubriand. ◆**Les Anglais**, par Suffolk[1].

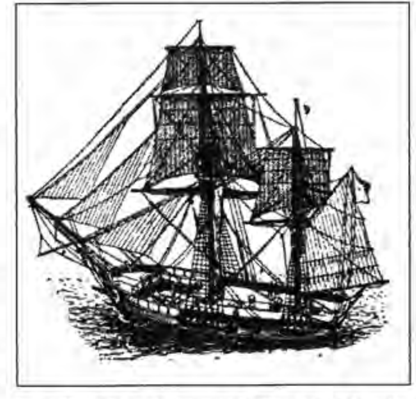
Stratégie ou tactique: Abordage de masse et corps à corps. Le Mont Saint-Michel, insularisé à marée haute, était bloqué par deux bastilles anglaises: celle de *Tombelaine*, un îlot, et celle d'*Ardevon*, bâtie sur le bord de mer.

Résumé de l'action: Une escadre de 20 navires fut organisée par les soins de Robert Jolivet qui avait la fonction de *Commissaire du roi d'Angleterre en Basse-Normandie pour le Recouvrement du Mont Saint-Michel.* Avec 800 hommes à bord, elle parvint, le 8 mai, au havre de Regréville. Lawrence Howden, capitaine de Tombelaine et *capitaine général de la Flotte*, en prit le commandement. Le 21 mai, Suffolk fut chargé de diriger les opérations de siège comme *capitaine général des forces de terre et de mer.* Il avait 100 hommes d'armes et 300 archers, dont plus d'un tiers renforça les équipages de l'escadre. Le reste garnit les bastilles de Tombelaine et d'Ardevon.

1 William de La Pole.



Inquiets de voir le renforcement du siège du Mont Saint-Michel, les Malouins armèrent une flottille de gros et de petits navires. À leur tête, Briant de Châteaubriand, seigneur de Beaufort. Le 16 juin, les Malouins attaquèrent la flotte anglaise. Le combat fut sérieux. Les bâtiments s'abordèrent et les hommes se lancèrent férocement à l'abordage. Finalement, après un sanglant combat, les Français s'emparèrent de plusieurs navires anglais. Les autres prirent la fuite, laissant ainsi le Mont débloqué du côté de la mer et facile à ravitailler. Toutefois, les Anglais conservèrent les deux bastilles qui bloquaient[2] son accès terrestre et maritime. En fait, Tombelaine ne put jamais couper les lignes logistiques sur la façade maritime.



La **galiote**, dont le nom venait de galère et de galée, possédait des formes arrondies et un fond plat. C'était un petit bâtiment de la mer du Nord et de la Manche. *in* Larousse Universel en 2 volumes – Vol. II – @ Archives Larousse

Pertes ◆Lourdes de part et d'autre.

Conséquence de cette défaite anglaise: Maîtres de la mer, les Malouins purent continuer de ravitailler Mont-Saint-Michel-au-Péril-de-la-Mer jusqu'à la fin de la guerre de Cent Ans.

SOURCES ET LECTURES : ◆*Le Mont-Saint-Michel : histoire et imaginaire*, Maylis Baylé, Pierre Bouet, Jean-Paul Brighelli, Anthèse, Arcueil, 1998. ◆*Notice historique et topographique du Mont Saint-Michel, de Tombelaine et d'Avranches*... Louis Blondel, Avranches, 1834. ◆*Les Extraordinaires croisades d'enfants et de pastoureaux au moyen âge. Les pèlerinages d'enfants au Mont Saint-Michel*, Jean Delalande, Paris, 1961. ◆*Histoire du Mont Saint-Michel au péril de la mer, et du Mont Tombelaine*, Joseph Deschamp du Manoir, Avranches, 1869. ◆*Les Cent-dix-neuf chevaliers du Mont-Saint-Michel. Leur histoire – leurs exploits, 1418-1450*, Albert Descoqs, publié à Mortain, 1934. ◆« À propos de l'insularité du Mont-Saint-Michel. Les divagations du Couesnon et ses irruptions dans les terres avant son endiguement », J. Descottes, in *Annales de Bretagne*, T. 39 : « Années 1930-1931 », 1931. ◆*Histoire du Mont-Saint-Michel et de l'ancien diocese d'Avranches depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours*, etc., Jean Jacques Desroches, 2 tomes, Caen, 1838. ◆*Les Prisons du Mont Saint-Michel, 1425-1864*, d'après des documents originaux inédits, Étienne Dupont, Paris, 1913. ◆*A Short Historical Account of Mont Saint-Michel and Mont Tombelène*, James Hairby, Avranches, 1841. ◆*Chronique du Mont-Saint-Michel (1343-1468)*, publiée par S. Luce, Société des Anciens Textes Français, Paris, 1879. ◆*Les Défenseurs du Mont Saint-Michel 1417-1450*, etc., vicomte Oscar de Poli, 1895.

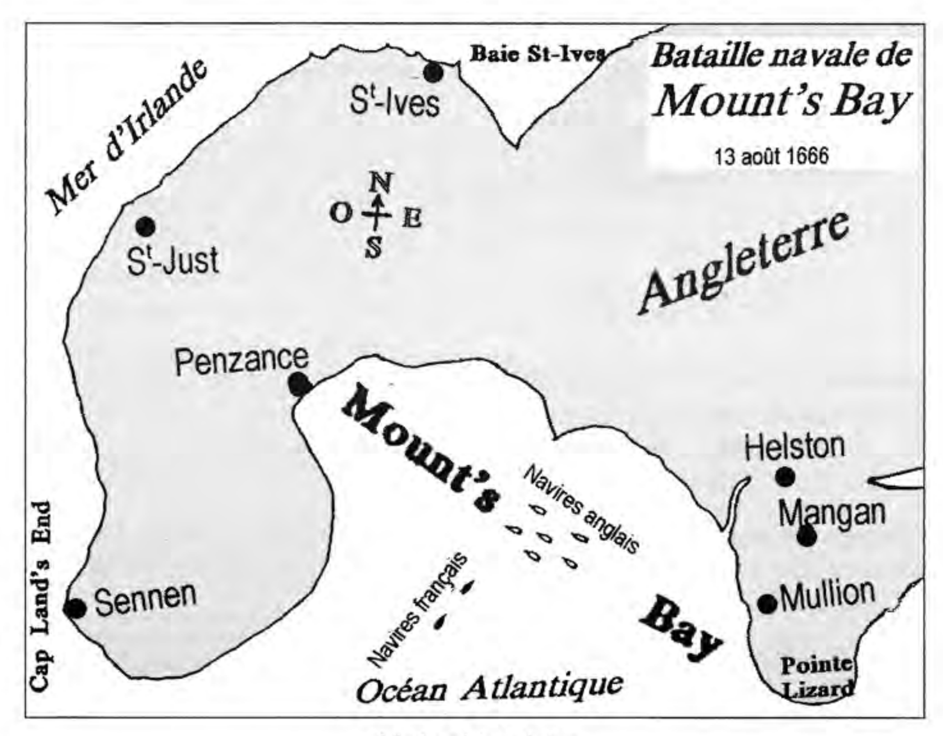
2 Théoriquement.



Mount's Bay. *Bataille navale de*

Date de l'action: 13 août 1666.

Localisation: Mount's Bay, à l'extrémité sud-ouest de l'Angleterre. Coordonnées géographiques: 50° 03' de latitude Nord et 05° 25' de longitude Ouest. Le nom de la baie provient de l'îlot du Mont Saint-Michel sur lequel se dresse un château-fort romantique, construit comme prieuré bénédictin par les moines français du Mont Saint-Michel français.



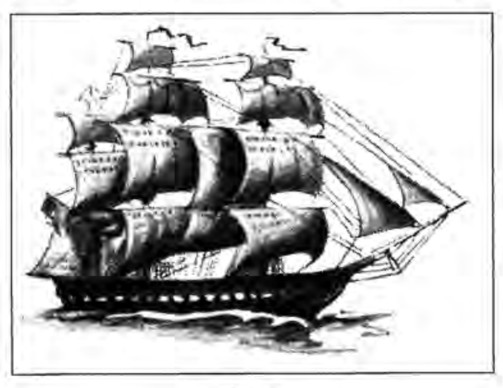
Collection privée de l'auteur

Conflit: Deuxième Guerre anglo-hollandaise [1665-1667]. La France et le Danemark aidèrent la Hollande à remporter la victoire. Hostilités coloniales avec l'Angleterre, en Europe, en Amérique du Nord, comme dans les Antilles.

Contexte: Le 13 août 1666, les deux frégates de Saint-Malo Le NOTRE-DAME-DU-MONT-CARMEL et Le SAINT-LAZARE, commandées par Louis de La Barre d'Arbouville de Groslieu, attaquèrent six navires anglais dans la baie.

Chefs en présence ◆Le commandeur de l'Ordre de Notre-Dame du Mont-Carmel[1] : Louis de La Barre d'Arbouville de Groslieu.

Effectifs engagés ◆**Marine royale** : deux frégates françaises. ◆**Royal Navy** : six « unités » anglaises, sans précision de types, probablement frégates et plus petit ; avant l'intervention de trois grandes frégates le lendemain.



Frégate
in Larousse Universel en 2 volumes – Vol. I – @ Archives Larousse

Stratégie ou tactique : Canonnades et abordages.

Résumé de l'action : Le combat fut extrêmement violent : canonnades, fusillades, terribles abordages, combats au corps à corps. À son issue, quatre vaisseaux anglais furent pris et deux détruits. Mais le lendemain, Le NOTRE-DAME-DU-MONT-CARMEL fut, lui-même, surpris par trois grandes frégates[2] renforcées le jour suivant par deux autres. Le NOTRE-DAME-DU-MONT-CARMEL résista jour et nuit, repoussa deux fois l'abordage du PARADOX de Leonard Guy, de L'OXFORD et de leurs conserves ; et n'ayant plus que 17 survivants autour de lui, couvert de blessures, le téméraire Groslieu mourut les armes à la main, face aux Anglais. Le combat dura 24 heures sans interruption.

Conséquence de ces combats : une victoire et une défaite pour chacun. Groslieu fut tué ainsi que tous ses hommes. C'était la veille de la fête de Notre-Dame, le 14 août 1666[3].

SOURCES ET LECTURES : ◆*Holland and the Dutch Republic in the seventeenth century. the politics of particularism*, J.L. Price, Clarendon, Oxford, 1994. ◆*The soldier's guide : being an essay offer'd to all of that profession. Authoris'd by many late examples, especially in the late wars between France and Holland ; containing divers observations upon several remarkable accidents, which happened in those wars*, imprimé pour Bery, Tooke et Ja. Tonson, Londres, 1686. ◆*The Victory over the Fleet of the States General, obtained by his Majesties Navy Royal in the late engagement, begun the 25 of July instant* [1666] ; as it came from his Highness Prince Rupert, and his Grace the Duke of Albemarle, Prince Rupert, Fils de Frederic I., Roi de Bohème, London, 1666. ◆*British Battles on land and sea*, James Grant, 4 vol., Londres, 1884.

1 Groslieu avait baptisé une frégate du nom de l'Ordre de chevalerie dont il était membre.

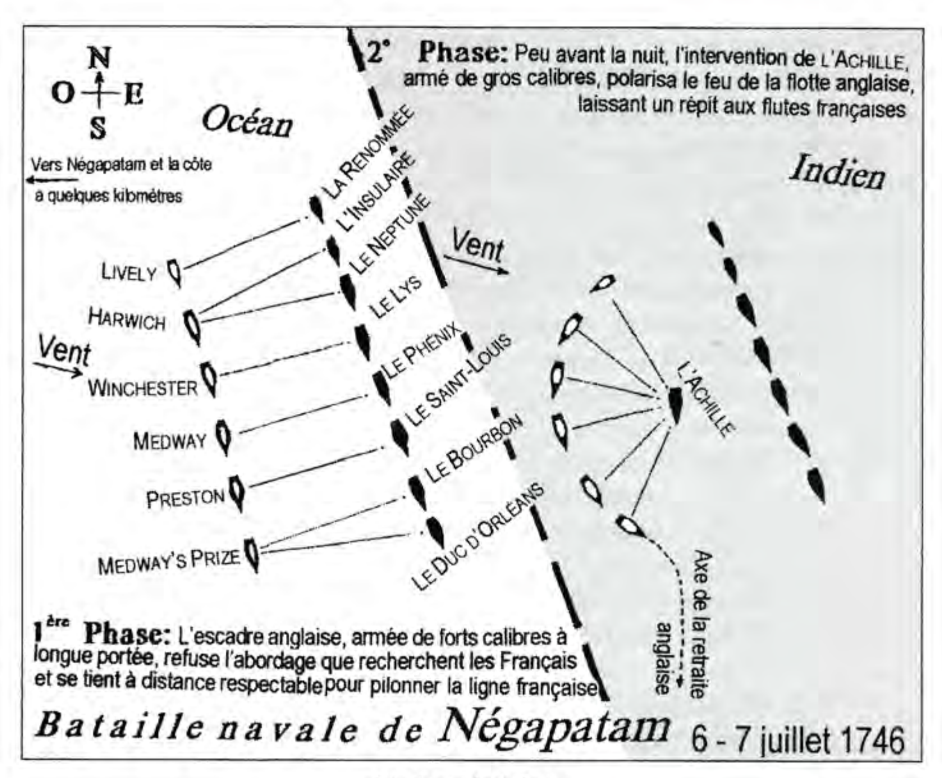
2 Dont The PARADOX de Leonard Guy et The OXFORD.

3 Groslieu voulait fort probablement célébrer par un *haut fait* la fête religieuse de Notre-Dame qui correspondait à celle de son Ordre de chevalerie. Il mourut sans doute heureux d'offrir sa vie en l'honneur de sa Sainte Patronne. Le christianisme n'avait pas adouci tous les mœurs !... surtout pas à cette époque de guerres religieuses.

Négapatam. *Bataille navale de*

Date de l'action: 6-7 juillet 1746.

Localisation: Côte orientale du Ceylan ou Sri Lanka. Le champ de bataille se trouvait directement au large du port de Négapatam, aujourd'hui Nagappattinam. Coordonnées géographiques: 10°46' de latitude Nord et 79°50' de longitude Est.



Collection privée de l'auteur

Conflit: Guerre de Succession d'Autriche [1740-1748].

Contexte: Depuis la mort d'Aureng-Zeb, survenue en 1707, l'empire Mongol était en pleine décomposition. Comme en France, au terme de l'empire de Charlemagne, tous les anciens fonctionnaires, à la tête des provinces de l'Inde, s'étaient transformés, petit à petit, en princes indépendants et héréditaires[1]. Puis par

[1] Et ils avaient ainsi formé une classe sociale [la noblesse] qu'ils disaient « de droit divin » pour mieux subjuguer le peuple inculte ; alors que son pouvoir et ses privilèges avaient été usurpés illégitimement. Comme la vieille noblesse européenne, issue de la fonction publique impériale de Charlemagne.



ambition et par esprit de thésaurisation, Soubabs et Nababs étaient entrés en lutte les uns contre les autres. Pour accélérer la chute de la puissance mongole, Nadir-Chah, ancien chamelier qui s'était emparé du trône de Perse en 1732, avait envahi l'empire et livré Delhi au pillage[2]. Les Mahrattes, pour leur part, devenaient de plus en plus redoutables dans le sud de la péninsule.

En 1732, Dost-Ali-Khan venait de prendre la succession de son oncle Sadat-Oulla, à la tête du Carnate. Cette principauté musulmane, située sur la côte de Coromandel, faisait partie de la soubabie du Decan [Dekkan] et avait Arcate pour capitale. Le prince Dost-Ali-Khan prit les Français en sympathie et noua des relations assidues avec Dumas, gouverneur de Pondichéry. L'administration de ce dernier, que celle de Dupleix devait éclipser dans l'histoire, prépara suprêmement les voies de son successeur. Par l'intercession de son fidèle ami Dost-Ali-Khan, le Grand Mongol [ou Mogol] donna aux Français, en 1736, le droit de frapper des roupies en or et en argent au coin[3] du nabab d'Arcate. Cela donna au commerce de Pondichéry un essor prodigieux et les monnaies françaises acquirent tant de crédit dans l'Inde que les habitants les préféraient, dans leurs échanges, à leur monnaie nationale. Se voyant bien appuyé par les Français, Dost-Ali-Khan s'empara du royaume de Trichinopoly puis voulut s'emparer de Tanjore [1739]. Le roi de Tanjore et les autres petits princes brahmanistes s'effrayèrent des progrès des Mongols [musulmans] et se tournèrent vers les Mahrattes [brahmanistes comme eux]. Ragogi-Bonsoula, fils du roi mahratte à l'esprit fort guerrier, assembla une armée formidable de 150 000 fantassins et de 60 000 cavaliers et entra en campagne. Dost-Ali-Kahn fut vaincu le 20 mai 1740 au cours d'une bataille acharnée, sous la pluie et dans une épaisse boue où s'enlisaient même... ses éléphants. Dost-Ali-Kahn et son fils furent piétinés par leurs propres pachydermes. Cinq jours plus tard, on signala un convoi[4] aux portes de Pondichéry. La veuve et les filles de Dost venaient réclamer la protection de leurs amis français, mettant ces derniers dans une situation fort délicate, car les fortifications de la ville française n'étaient pas encore achevées. Toutefois, afin de ne pas montrer d'ingratitude à l'égard de la veuve d'un ami de la France, le Conseil de ville décida de laisser entrer les fuyards. La reine fut accueillie par une salve d'artillerie. La petite garnison fut mise sous les armes, les stocks de munitions de bouche et de guerre réapprovisionnés. Dumas forma un corps de 4 500 musulmans[5]. Le 20 janvier 1741, Dumas reçut une lettre insolente de Ragogi le sommant

[2] En mars 1739.

[3] Les pièces de monnaie étaient frappées avec un coin de métal qui donna le mot anglais *coin* = pièce de monnaie.

[4] Vingt palanquins accompagnés de 1 500 cavaliers, 80 éléphants, 300 chameaux, plus de 200 carrosses traînés par des bœufs et dans lesquels voyageaient leurs domestiques et plus de 2 000 bêtes de charge [Archives des Colonies. Correspondance générale C^2 80].

[5] Qui fut à l'origine du *Corps de cipayes* de l'armée française et, par voie de conséquence, des cipayes anglais qui furent formés sur le modèle français.



de livrer la femme et le fils de Chanda-Sahïb et de lui payer un tribut de soumission. Dumas refusa. Alors, après quelques tentatives infructueuses, les Manrattes acceptèrent de traiter avec les Français.

Mais revenons quelque peu en arrière. Louis XIV avait fondé en 1664 puis dissous la Compagnie des Indes; c'est Law, sous la Régence, qui la fit revivre, dotée d'extraordinaires privilèges; elle autorisait, par exemple, les aristocrates à faire du commerce *sans déroger*[6] afin de permettre aux fils de la noblesse désargentée ou ruinée de refaire fortune, de redorer leur blason et de reprendre leur place dans les cercles aristocratiques parisiens[7]. Ainsi, Charles de Bussy[8], orphelin, fut envoyé aux Indes par le contrôleur général Orry pour s'y faire « une fortune correspondant à sa naissance ». En 1721, le fermier général Dupleix avait envoyé son *propre à rien* de fils Joseph-François à Pondichéry, muni d'une nomination de conseiller au Conseil colonial du comptoir[9], obtenue par passe-droit de la Compagnie des Indes. À l'arrivée de Joseph Dupleix, Jeanne Albert avait 16 ans[10]. Elle était extrêmement belle, avait été mariée à 13 ans à un *vieil homme* de trente et en avait eu trois enfants. Dupleix devint inséparable du ménage Vincent[11]. Puis il fut nommé – encore par protection – gouverneur des Établissements français de la Compagnie des Indes au Bengale. Il résida à Chandernagor. Il fit alors venir les Vincent auprès de lui et prit l'habitude d'envoyer le faible mari en missions lointaines en Arabie... où il contracta les fièvres et mourut à 50 ans. C'était un doux, incapable de résister à un homme puissant et déterminé comme Dupleix. Jeanne avait eu jusque-là dix enfants vivants, de son mari et probablement aussi de Dupleix. Dix-huit mois plus tard, âgée de 33 ans, elle se remaria avec son amant à Chandernagor. Le marquis de Dupleix venait d'être nommé gouverneur de Pondichéry et de toutes les Indes françaises pour la Compagnie des Indes. Grâce à sa femme, qui avait une connaissance très profonde des mœurs de ces

6 La **dérogeance** est l'action par laquelle on perdait les droits et privilèges attachés à la noblesse. Les nobles dérogeaient lorsqu'ils faisaient du commerce ou travaillaient pour vivre [en Métropole, non dans les colonies].

7 Rien d'étonnant dans ces conditions à ce que les dirigeants coloniaux se soient enrichis sans vergogne au détriment des populations locales et des militaires dont les soldes ne parvenaient pas souvent dans les goussets des combattants ; tant du côté français qu'anglais dont les chefs tels que Clive, Lawrence et bien d'autres durent rendre compte à la justice londonienne après leur retour en Angleterre, surtout s'ils n'étaient pas d'origine aristocratique, comme les deux susnommés. Au Canada, le dernier gouverneur, le marquis Pierre de Rigaud de Vaudreuil de Cavagnial, trempa aussi dans de nombreuses malversations et fut arrêté à son retour en France et jugé dans la fameuse **Affaire du Canada**. Il réussit à se faire exonérer de tout blâme.

8 Charles-Joseph Pâtissier, marquis de Bussy-Castelnau [1718-1785].

9 Il était aussi commissaire général aux Troupes.

10 Jeanne, qui deviendra *bégum du Carnate* lorsque son mari Joseph François Dupleix obtiendra le titre de nabab, naquit à Pondichéry le 2 juin 1706. Elle était la fille de Jacques Albert, chirurgien officiel des Français de Pondichéry, et d'Élisabeth Rose de Castro. Elle était donc de père français et de mère indo-portugaise [elle était *quarteronne*] et, de ce fait, affichait un teint basané. Elle parlait le tamoul avec sa domesticité.

11 Le mari de Jeanne s'appelait Jacques Vincent.



pays et une intelligence remarquable, Dupleix se métamorphosa alors en grand diplomate. Madame Dupleix devint ainsi marquise puis *bégum* lorsque son mari reçut la distinction de *nabab*, c'est-à-dire de haut fonctionnaire du Grand Mogol.

En cette année 1746 qui fait l'objet de ce chapitre, ayant appris qu'une escadre anglaise faisait voile vers l'Inde afin d'y détruire Pondichéry, capitale des Indes françaises, Joseph François Dupleix étudia soigneusement la situation. L'escadre française de l'océan Indien venait d'être rappelée en Europe. Les fortifications de la ville étaient trop faibles pour résister aux canons de l'escadre anglaise, et la garnison ne comptait que 400 ou 450 soldats Européens. Voyant cela, Dupleix demanda la protection d'*Anwarudin*, nabab du Carnate. Le nabab envoya aussitôt un message à Madras, capitale de l'Inde anglaise, exigeant une stricte neutralité et la paix entre ses provinces et demandant le respect des uns et des autres. Lorsque l'escadre anglaise arriva vers la fin de 1745, elle se trouva donc limitée à des opérations en haute mer.

La Bourdonnais, face à la menace anglaise, réussit à récupérer et à regrouper quelques navires hétéroclites à l'île Maurice et constitua ainsi une petite escadre qui arriva en juillet 1746 sur la côte du Ceylan.

Le commodore Peyton, qui commandait la flotte anglaise dans les Indes, reçut des renseignements l'avisant qu'une escadre française était au large du Ceylan. Peyton se posta donc au large de Négapatam pour intercepter les Français et les empêcher de gagner Pondichéry. L'objectif anglais de la bataille était d'intercepter les renforts français destinés aux Indes françaises.

Chefs en présence ◆**Français** : La Bourdonnais. ◆**Anglais** : le commodore Peyton, successeur de Barnett.

Effectifs engagés ◆**Anglais** : toute l'escadre anglaise était composée de *vaisseaux de guerre* munis d'une majorité de grosses pièces d'artillerie de 24 livres. Cinq vaisseaux de ligne et une frégate. ◆**Français** : trois vaisseaux de ligne et six frégates, mais un seul vaisseau, L'ACHILLE, était pleinement armé. Les huit autres étaient « armés en flûtes[12] ». De plus, les calibres des navires français étaient en majorité faibles : de huit et de douze livres seulement.

Stratégie ou tactique : Étant donné la faiblesse des Français en artillerie, La Bourdonnais décida d'attaquer à l'abordage. Mais le commodore anglais, qui connaissait la faiblesse des Français en artillerie navale, décida d'éviter l'abordage et de n'utiliser que l'artillerie en se maintenant à bonne distance de façon à ce que la majorité des canons français, de trop faible calibre, soient inutilisables.

[12] C'est-à-dire avec les sabords inférieurs fermés et les canons partiellement débarqués pour permettre d'augmenter le fret et de hausser la ligne de flottaison.



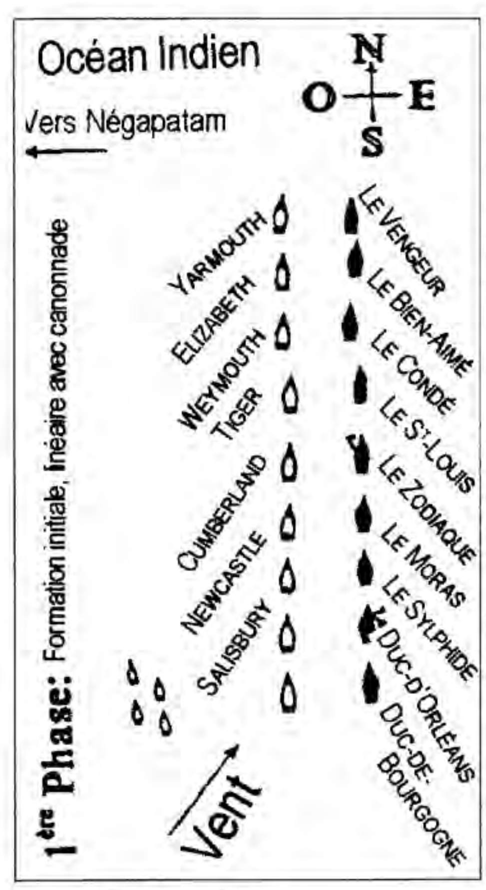
ROYAL NAVY		
NOM	**Canons**	**Commandant**
1. The MEDWAY	60 canons	navire-amiral du commodore Peyton
2. The PRESTON	50 canons	Captain Northesk
3. The HARWICH	50 canons	Captain Carteret
4. The WINCHESTER	50 canons	Captain Bertil
5. The MEDWAY'S PRIZE	40 canons	Captain Griffith
6. The LIVELY	20 canons	Captain Stevens
7. *Total anglais :*	270 canons	1 660 hommes avec
MARINE ROYALE		
1. L'ACHILLE	70 canons	navire-amiral de La Bourdonnais
2. Le BOURBON	42 sabords mais 34 canons	
3. Le PHENIX	44 sabords mais 38 canons	
4. Le NEPTUNE	36 sabords mais 30 canons	
5. Le SAINT-LOUIS	36 sabords mais 26 canons	
6. Le LYS	36 sabords mais 24 canons	
7. Le DUC D'ORLÉANS	36 sabords mais 24 canons	
8. La RENOMMÉE	28 sabords mais 24 canons	
9. L'INSULAIRE	30 sabords mais 20 canons	
Total français : [équipages et troupes embarquées]	Les Français étaient plus nombreux en effectifs et disposaient de 20 pièces d'artillerie de plus, mais leur calibre trop faible leur donnait une infériorité marquée face aux 270 canons anglais beaucoup plus puissants et de plus longue portée.	3 342 hommes dont 1/4 d'Africains

Résumé de l'action : Le 6 juillet au matin, les deux escadres s'aperçurent et commencèrent à manœuvrer; les Anglais pour conserver l'avantage du vent et les Français pour essayer de le leur prendre.

Le commodore Peyton, désireux d'éviter l'abordage et de mener une bataille d'artillerie, se maintint donc au vent et, à 16 h 30, l'escadre anglaise était en mesure



d'ouvrir le feu sur les Français à distance de sécurité, *c'est-à-dire hors de portée de l'artillerie française.* Avec leurs pièces d'artillerie de 24 livres[13], elle pouvait infliger de graves avaries aux vaisseaux français qui ne pouvaient même pas retourner le feu avec leurs pièces de 8 à 12 livres et leurs mousquets d'infanterie.



Collection privée de l'auteur

Dès le début de l'action, trois navires français souffrirent de lourdes avaries. L'un d'eux fut totalement démâté. Trente minutes avant la tombée de la nuit, La Bourdonnais arriva en renfort avec L'ACHILLE, seul navire de l'escadre française dont l'artillerie pouvait rivaliser avec celle des Anglais. Durant une demi-heure, L'ACHILLE polarisa le feu de toute l'escadre anglaise et sauva ainsi les autres navires français de la destruction. À la nuit tombante, le combat cessa sans qu'aucun des combattants n'ait l'avantage. Chacun des deux antagonistes n'avait eu que 30 tués et 50 blessés. Tous les navires français avaient des avaries parfois sérieuses causées par l'artillerie adverse; un seul vaisseau anglais avait été lourdement endommagé[14].

Au lever du soleil, le lendemain matin, les deux escadres, encore en lignes de bataille, avaient conservé la même position à l'intérieur de leur formation linéaire. Les Anglais gardaient, comme la veille, l'avantage du vent. Au petit matin, le commodore Peyton réunit un Conseil de guerre. Il y fut décidé de retraiter vers le Sud, abandonnant aussi Madras qu'il avait mission de protéger et concédant la maîtrise des mers aux Français dans l'Océan Indien. Les Français commencèrent par poursuivre l'escadre anglaise puis ils se rendirent compte qu'il ne leur restait que deux jours de vivres et peu de munitions et que, d'autre part, ils risquaient de tomber sous le vent de Pondichéry et, ainsi, de ne pas pouvoir y revenir. Ils firent donc

13 C'est-à-dire envoyant des boulets de ce poids.
14 Par L'ACHILLE.



demi-tour pour gagner Pondichéry après avoir pris L'INSULAIRE démâté en remorque. Ils arrivèrent à Pondichéry le 8 au soir.

Le 19 août, La Bourdonnais apprit que l'escadre anglaise louvoyait de nouveau au large de Négapatam. Il fit aussitôt voile vers ce secteur et hissa le pavillon hollandais pour attirer les Anglais, mais l'escadre anglaise ne se laissa pas leurrer et décrocha. La Bourdonnais attendit sur place durant 48 heures et retourna à Pondichéry où il arriva le 25 au soir.

Pertes ◆À peu près 30 tués et 50 blessés de part et d'autre.

Conséquence de cette défaite anglaise: Les Français eurent la voie libre pour renforcer les troupes terrestres, ce qui leur permit de faire le siège de Madras et de s'emparer de la ville. « Avec une étrange pusillanimité, le commodore Peyton fit voile vers Trinquemalé pour réparer les dommages dérisoires infligés durant la bataille, laissant Pondichéry indemne et Madras sans protection contre les attaques des Français[15]. »

SOURCES ET LECTURES : ◆*La Bourdonnais. A Lecture Delivered in the Dalhousie Institute, the 13th November 1865*, par George Bruce Malleson, publié par The Military Orphan Press, Calcutta, 1865. ◆*Mahé de La Bourdonnais, gouverneur général des Îles de France et de Bourbon, 1699-1753*, Pierre Crépin, Éditions Leroux, Paris, 1922. ◆*Mémoires historiques de Bertrand François Mahé de la Bourdonnais recueillis et publiés par son petit-fils*, Louis Charles Mahé de la Bourdonnais, Paris, 1827. ◆*Letters from Mauritius in the Eighteenth Century [...] including an account of Labourdonnais' capture of Madras*, Charles Grant, introduction de Sir John Pope Hennessy, K.C.M.G., publié à l'Île Maurice, 1886. ◆*Mahé de la Bourdonnais, gouverneur des Mascareignes*, Dureau Reydellet, Éditions CNH, Saint-Denis, La Réunion, 1993. ◆*Île Maurice, Mahé de La Bourdonnais*. Documents réunis par le Comité du bi-centenaire de La Bourdonnais, 11 février 1899, avec des annotations par le comité des souvenirs historiques, Éditions E. Pezzani, L. L'Homme, Port Louis, 1899.

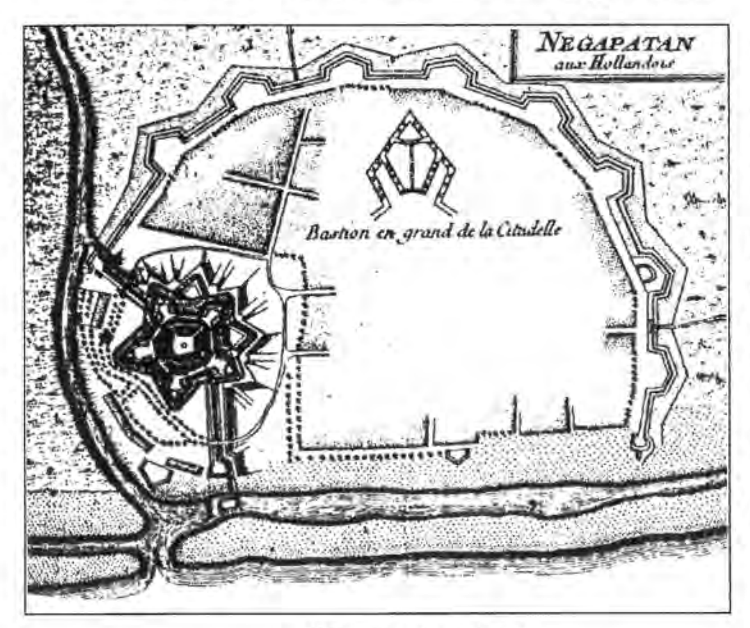
15 Écrivit un historien anglais.



Négapatam. *Bataille navale de*

Date de l'action: 28 avril 1758.

Localisation: Au sud-est de l'Inde, sur la côte du Coromandel, au large de Négapatam; épelé aujourd'hui Nagappattinam. Coordonnées géographiques: 10° 46' de latitude Nord et 79° 50' de longitude Est.



Bibliothèque nationale de France

Conflit: Guerre de Sept Ans [1756-1763]. Indes.

Contexte: Une escadre française de huit transports de troupes appartenant à la Compagnie des Indes arrivait à Pondichéry avec des renforts en soldats européens. Elle venait de France, en passant par les Mascareignes qui servaient de base avancée. Au large du Ceylan [Sri Lanka], une escadre anglaise de la Royal Navy tenta de l'intercepter.

Chefs en présence ◆**Français**: comte d'Aché. ◆**Anglais**: amiral Sir George Pocock [1706-1792]. Cet amiral était le fils de Thomas Pocock, aumonier anglican de la Royal Navy. George entra dans la Royal Navy grâce à la protection de son oncle maternel, le capitaine Streynsham Master. Il commença sur The SUPERB en 1718, fut promu lieutenant en avril 1725, commandant en 1733 et *post-captain* en 1738.

Effectifs engagés ◆**Français**: un navire de guerre et huit *marchands* armés de la Compagnie des Indes, encombrés de troupes terrestres.

Stratégie ou tactique: Tentative d'interception par les Anglais d'un convoi marchand français. Bombardement seulement. Pas d'abordage. Décrochage progressif de l'escadre d'Aché pour sauver son convoi.



MARINE ROYALE		
NOM	**Canons**	**Type de vaisseau**
1. Le ZODIAQUE	74	Marine royale
2. Le VENGEUR	54	Marchand de la Compagnie des Indes
3. Le BIEN-AIMÉ	58	Marchand de la Compagnie des Indes
4. Le CONDÉ	44	Marchand de la Compagnie des Indes
5. Le SAINT-LOUIS	50	Marchand de la Compagnie des Indes
6. Le MORAS	44	Marchand de la Compagnie des Indes
7. Le SYLPHIDE	36	Marchand de la Compagnie des Indes
8. Le DUC-D'ORLÉANS	50	Marchand de la Compagnie des Indes
9. Le DUC-DE-BOURGOGNE	60	Marchand de la Compagnie des Indes
TOTAL : 1 vaisseau de guerre et 8 marchands de la CIO		
ROYAL NAVY		
1. The YARMOUTH	64	Royal Navy. Commandant John Harrison
2. The ELIZABETH	64	Royal Navy. Commandant Kempefelt
3. The CUMBERLAND	66	Royal Navy. Commandant Brereton
4. The WEYMOUTH	60	Royal Navy. Commandant Vincent
5. The TIGER	60	Royal Navy. Commandant Latham
6. The NEWCASTLE	50	Royal Navy. Commandant Legge
7. The SALISBURY	50	Royal Navy. Commandant Somerset
8. plusieurs navires plus petits		
TOTAL : 7 navires de guerre et deux transports de troupes		

Résumé de l'action : Les deux escadres se rencontrèrent le 28 avril, à midi, au large de Négapatam. À ce moment-là, sept vaisseaux français étaient en ligne et deux croisaient au large. Les Français et les Anglais formèrent deux lignes parallèles et entre 15h et 16h, l'ensemble de la ligne anglaise se jeta sur Le ZODIAQUE[1]. Lorsque les deux escadres se trouvèrent à portée de mousquet, Pocock donna le signal de la riposte, les Français ayant déjà ouvert le feu. Les vaisseaux marchands français tiraient aussi sur les navires de guerre anglais qui les dédaignaient pour se concentrer sur Le ZODIAQUE. Vers 16h, le combat devint

[1] Vaisseau-amiral et seul navire de guerre français.



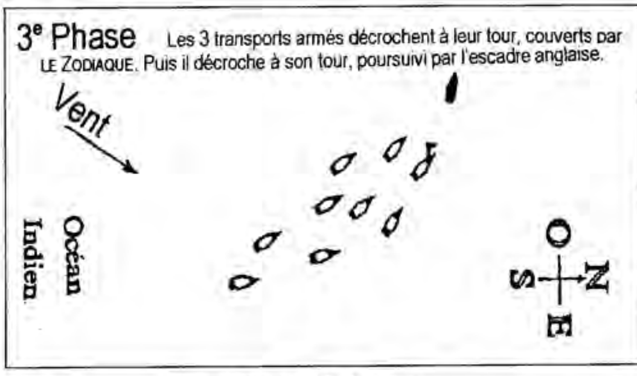


Collection privée de l'auteur

général. Les deux amiraux se mitraillaient l'un l'autre dans une lutte mortelle. Les navires de guerre anglais s'amassaient en grappe autour du ZODIAQUE.

Encombrés par les troupes terrestres[2], les ponts français étaient balayés par les boulets. Cet encombrement gênait énormément les artilleurs français. Les feux français, par contre, étaient dirigés vers les mâtures anglaises qui s'abattaient les unes après les autres. Après un moment de combat, le comte d'Aché ordonna à ses transports de continuer leur route vers Pondichéry tandis qu'il barrait la route, en compagnie de trois transports, à l'escadre anglaise. Quelque temps après, voyant que le convoi de transports était hors d'atteinte, Le ZODIAQUE fit décrocher ses trois aides, après quoi il décrocha à son tour, poursuivi par la meute de vaisseaux anglais.

Ce fut alors qu'un navire de guerre français [Le COMTE-DE-PROVENCE, 74 canons] et une frégate, La DILIGENTE [24 canons], qui se trouvaient à Pondichéry, entendirent la canonnade et se portèrent au secours du ZODIAQUE, lequel, se voyant de nouveau assez fort, s'arrêta pour faire face à l'escadre anglaise et renouveler la bataille. Mais l'amiral anglais décida alors de faire demi-tour et de regagner Madras, car plusieurs de ses navires de guerre avaient été trop endommagés par le tir ennemi. Il décrocha et retraita vers Madras pour y réparer ses avaries.



Collection privée de l'auteur

Pertes ◆Aucun navire ne fut coulé de part et d'autre. Du côté français, Le BIEN-AIMÉ souffrit quelques avaries ; du côté anglais, la plupart des mâtures furent endommagées.

Conséquence de cette défaite anglaise: Cette victoire permit aux Français de forcer le blocus et, ainsi, de faire parvenir des renforts logistiques aux Indes.

2 Alors que les vaisseaux anglais ne l'étaient pas ; ce qui leur donnait un avantage considérable.



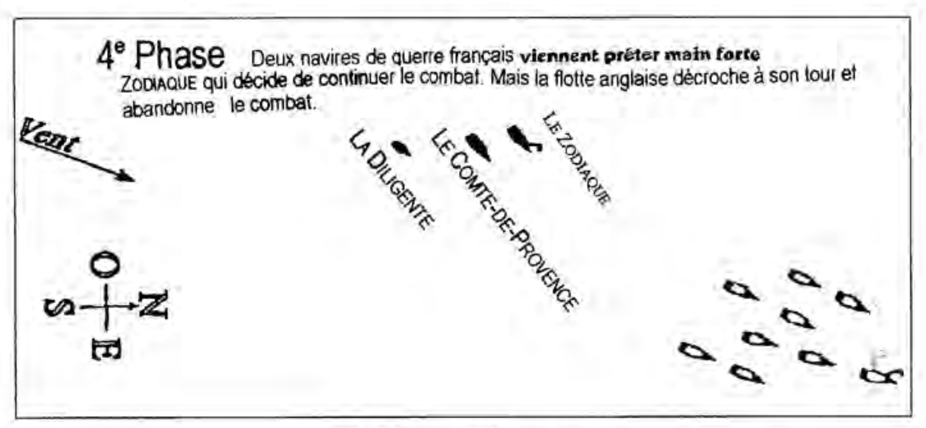
SOURCES ET LECTURES : ◆*Mahé de La Bourdonnais, gouverneur général des Îles de France et de Bourbon, 1699-1753*. Pierre Crépin, Éditions Leroux, Paris, 1922. ◆*View of the Origin and Conduct of the War with Tippoo Sultaun*, A. Alexander, Londres, 1800. ◆*A Narrative of the Campaign in India which terminated the War with Tippoo Sultan in 1792*, Major Alexander Dirom, Londres, 1793 ; New Delhi, Asian Educational Services, 1985. ◆*Indo-French Relations*, K.S. Mathew et S. Jeyaseela Stephen, B. Sheik Ali, « French Relations with Haidar Ali and Tipu Sultan », et Jean Marie Lafont, « Observations on the French Military Presence in the Indian States, 1750-1849 », Delhi, Pragati Publications, 1999.

Négapatam. *Bataille navale de*

Date de l'action : 6 juillet 1782.

Localisation : Côte du golfe du Bengale. Nagappatinam. Coordonnées géographiques : 10° 46' de latitude Nord et 79° 50' de longitude Est.

Conflit : Guerre de l'Indépendance américaine [5 septembre 1775 – 3 septembre 1783, Traité de Paris]. Conflit entre la France de Louis XVI et l'Angleterre de George III [1760-1820].



Collection privée de l'auteur

Contexte : Dans les Indes, la politique de la France était favorable à Hyder Ali, qui résistait à l'expansion anglaise dans cette partie du monde. Or, en 1781, le bailli de Suffren, qui commandait l'escadre française sur la côte du Coromandel [Carnate indien], reçut l'ordre du ministre de la Marine de se porter vers l'île de France, dans les Mascareignes, de compléter ses approvisionnements et d'attendre, là, un renfort de France. Mais Suffren refusa d'abandonner Hyder Ali à son sort et la côte du Coromandel à l'amiral anglais Hugues. Il savait, en effet, que seule la présence de l'escadre française maintenait les alliances avec les princes locaux et Hyder Ali. Il ravitailla donc les vaisseaux de l'escadre française à Baticaola, où il débarqua 1 500 malades du scorbut.

Les Hollandais, maîtres de Baticaola, ne coopérèrent pas bien. En fait, les Anglais profitèrent du fait que les hasards de l'histoire mettaient cette fois les Hollandais du côté des Français pour leur confisquer leurs comptoirs indiens : *Sadras, Pulicat, Négapatam* de même que *Trinquemalé* et *Fort Ostenburgh* dans l'île de Ceylan[1]. Le 5, les Français mouillèrent dans le port danois de Trinquebar.

[1] Aujourd'hui le Sri Lanka.



Le 15 juin, ils capturèrent le vieux RESOLUTION, une relique anglaise que Cook avait jadis conduite autour du monde, et le 16, Le YARMOUTH et Le RAILLEUR.

Le 3 juillet, Suffren compléta les effectifs de ses équipages avec des lascars [Indiens mahométans], embarqua de l'artillerie de campagne pour assiéger éventuellement Négapatam et fit route vers le Sud. Après quelque recherche, il repéra les Anglais à Trinquemalé. L'escadre française défila devant le port, leur offrit le combat, mais ils ne sortirent pas. Afin de les débusquer, Suffren s'éloigna donc et le 6 juillet, les Anglais appareillèrent enfin. Suffren se lança sur eux et les rencontra au large de Négapatam.

Mais à 14 h, une tempête faillit couler L'AJAX qui y perdit ses mâts de hune et de perroquet. Suffren envoya La BELLONE l'aider à réparer ses avaries. Ce fut alors que les Anglais prirent l'avantage du vent. Suffren mit en panne et mouilla en attendant L'AJAX.

Chefs en présence ◆**Royal Navy** : Sir Edgard Hughes. ◆**Marine royale** : Suffren[2].

Effectifs engagés ◆**Royal Navy** : **a.** The EXETER, **b.** The HERO, **c.** The IRIS, **d.** The BURFORD, **e.** The SULTAN [82 canons], **f.** The SUPERB, **g.** The MONARCH [70 canons], **h.** The WORCESTER, **i.** The MONTMOUTH [64 canons], **k.** The EAGLE, **l.** The MAGNANIME ◆**Marine royale** : **1.** Le FLAMAND [50 canons], **2.** Le GRAND-ANNIBAL [74], **3.** Le BRILLANT [Saint-Félix, 64 canons], **4.** Le SÉVÈRE [64], **5.** Le SPHINX [64], **6.** Le HÉROS [74], **7.** Le PETIT-ANNIBAL [prise anglaise de 50 canons], **8.** L'ARTÉSIEN [64], **9.** Le VENGEUR [64], **10.** Le BIZARRE [64], **11.** L'ORIENT [74 canons, capitaine Des Pallières], Frégates : La BELLONE, La FINE.

Stratégie ou tactique : Dans les navires français s'entassaient de nombreux anglais prisonniers ; ils encombraient littéralement les vaisseaux. Suffren avait demandé à l'amiral anglais Hugues de les échanger[3], mais celui-ci, humilié de sa défaite, avait refusé. Son surprenant refus avait été confirmé par le gouvernement anglais de Madras. Suffren avait donc décidé de se débarrasser des prisonniers en les envoyant au nabab et les prisonniers anglais pleuraient comme des enfants, sachant que ce cruel potentat les torturerait peut-être.

Un cotre[4] anglais vint se présenter, sous pavillon parlementaire, pour réclamer Le SÉVÈRE [Cillart de Suvilue]. Ce dernier avait « baissé pavillon » la veille puis avait « rouvert » le feu sur Le SULTAN qui lui envoyait un canot de prise.

---

[2] Le Bailli de Suffren de Saint Tropez, lieutenant-général des Forces navales de sa Très Chrétienne Majesté.

[3] À la bataille de Provédien. Plus tard, Suffren renouvela son offre. Mais cette fois, le refus était destiné à gêner les navires français.

[4] Ou cottre ; *cutter*, en anglais.



Suffren répondit que Le SÉVÈRE n'avait pas baissé pavillon, mais qu'un boulet le lui avait arraché. Comme l'amiral Hugues insistait, Suffren lança aux parlementaires : « Si Hugues veut Le SÉVÈRE, qu'il vienne le prendre. » Ce que Hugues ne fit pas.

Selon l'enquête qui suivit, voilà ce qui se passa : *Le SÉVÈRE combattit durement contre Le BURFORD et en sortit fort avarié, avec une partie de sa voilure seulement. Il fut alors pris sous les feux croisés de trois vaisseaux anglais [dont Le SULTAN, 74 canons, lequel canonnait son tribord] qui voulaient l'achever. Derrière lui, sur sa hanche, frappait un 64 canons, et un 74 à bâbord. Se voyant sur le point de succomber, Cillart ordonna à deux fantassins de baisser le pavillon. Ils refusèrent. Il le fit alors amener par un de ses marins. Les trois vaisseaux anglais cessèrent alors la canonnade, et Le SULTAN mit en panne pour envoyer un canot de prise.*

Ce fut alors que des hurlements de fureur s'élevèrent des batteries françaises. L'équipage français devenait menaçant pour Cillart qui fut consigné dans ses quartiers par deux lieutenants de brûlot. Ces officiers, Dieu et Rosbo, commandaient des batteries sur Le SÉVÈRE. Ils relevèrent le pavillon et reprirent la canonnade sur Le SULTAN, en panne par le travers par rapport au vent ; le navire anglais reçut d'horribles et cruelles bordées dans ses flancs. Le SULTAN s'éloigna alors du champ de bataille et Le SÉVÈRE revint prendre sa place dans la ligne française.

Résumé de l'action : Le 6, à l'aube, comme L'AJAX n'était pas encore réparé, Suffren fit lever l'ancre à l'escadre française. Le vent venait de l'Ouest. La ligne française, *bâbord amures*[5], montait parallèlement à la ligne de bataille anglaise, dans *Le Noroît*. Mais les deux lignes étaient trop séparées. Alors, pour se rapprocher, la ligne française vira pour redescendre *Suai* et les deux lignes de bataille se rapprochèrent à bords opposés. Aucune des deux n'était régulière. Les Anglais virèrent à leur tour pour remettre de l'ordre dans leur propre ligne et les deux formations s'accompagnèrent parallèlement.

Puis les avant-gardes s'embrasèrent soudain : les canons tonnaient dans la fumée. Les arrière-gardes n'y participaient pas. Le BIZARRE, ne distinguant pas un signal de Suffren, sortit de la ligne pour demander confirmation. Suffren l'envoya à l'arrière.

Le changement de direction ayant été mal exécuté par les vaisseaux de tête, ils s'étaient séparés des six vaisseaux français bien groupés qui faisaient face à la ligne anglaise. L'arrière-garde anglaise tardait aussi. Hugues décida donc, par ruse, de maintenir son SUPERB[6] en face du HÉROS[7]. Ainsi, Le FLAMAND français

5 C'est-à-dire vent à gauche.

6 Sixième de la ligne anglaise.

7 Suffren, cinquième de la ligne française.



[Cuverville], à la tête, se trouvait aux prises avec les deux vaisseaux anglais de l'avant. Mais Cuverville les reçut dans un feu d'enfer. Le FLAMAND fut entraîné dans la bataille presque dans la ligne anglaise, écrasé lui-même sous les boulets et la mitraille; il perdit 80 hommes. De leurs côtés, les deux navires anglais [L'EXETER et Le HERO anglais] étaient eux-mêmes mis à mal : Le HERO perdit son gouvernail et l'autre, L'EXETER, cessa le feu et quitta la ligne de bataille pour aller réparer sans même demander l'autorisation. Le PETIT-ANNIBAL se battit contre L'ISIS ; Le BRILLANT [Saint-Félix, 64 canons] contre Le SULTAN [74 canons]. Le BRILLANT souffrit beaucoup, perdit son grand mât et fut assailli par plusieurs Anglais. Suffren [Le HÉROS] arriva alors à la rescousse, s'interposa avec un feu terrible et le dégagea. Derrière Le HÉROS, Le SPHINX [64] prit en charge le navire-amiral anglais Le SUPERB [74]. Pendant ce temps, Le SÉVÈRE [Cillart] se battait aussi avec vigueur.

C'était la mêlée organisée. Or, vers 13 h, le vent changea soudainement au Sud et les deux lignes furent jetées dans le plus grand désordre. Alors, les Français virèrent de bord vent arrière pour remonter vers le Nord et se regrouper en direction du BRILLANT, démâté, impuissant et incapable de manœuvrer, qui dérivait, sous le vent des Français, en pleine ligne anglaise. Dans le désordre général, les Anglais amorcèrent un début de retraite vers Négapatam. Les navires se canonnaient au hasard des rencontres. Le HÉROS voulut aborder Le SUPERB au passage, mais le vaisseau-amiral anglais se déroba. Furieux, Le HÉROS envoya une bordée sur l'arrière du SUPERB, ce qui déclencha une masse de hurlements et de *God Damned* sur le pont du navire anglais. Le SÉVÈRE fut durement touché.

Finalement, l'escadre anglaise ne retraita pas, mais cessa le combat dès qu'elle fut *au vent* des Français. Elle mouilla au vent des Français. L'escadre française, *sous le vent*, se trouvait pour cette raison incapable de s'approcher des Anglais pour les attaquer. Suffren proposa le combat, mais les Anglais ne bougèrent pas. Il lança des bordées de provocations contre la Royal Navy, de jurons et même d'insultes contre les Anglais ; vainement. Alors, il ordonna à son escadre de regagner Karikal, à 10 km au Nord.

Pertes ◆**Marine royale** : environ 100 tués et 400 blessés, soit 1/8 des effectifs hors de combat. ◆**Royal Navy** : sévères pertes aussi.

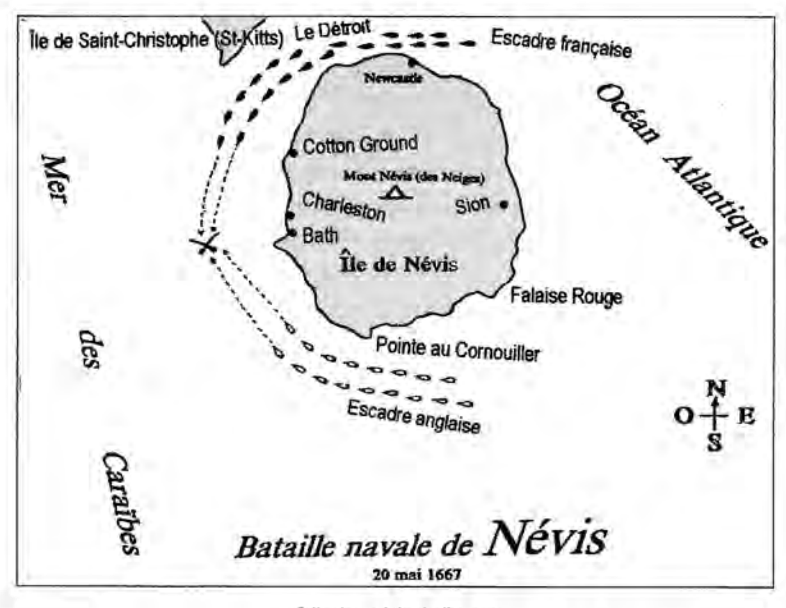
Conséquence de cette défaite anglaise : Cette bataille ne fut pas déterminante. Mais elle servit plutôt les Français. Le lendemain, l'escadre française fit voile vers Gondelour. Cillart [Le SÉVÈRE], De Maurville [L'ARTÉSIEN], De Forbin [Le VENGEUR] et Bouvet [L'AJAX] furent punis pour manque de mordant.

SOURCES ET LECTURES : ◆*Suffren et ses ennemis*, La Varende, Flammarion, Paris, 1967. ◆*History of the French in India*, Colonel G.B., Malleson, CSI, Editions John Grant, Edimburgh, 1909. ◆*Le bailli de Suffren*, Just-Jean-Étienne Roy, Fr. Joubert, Éditions Mame et fils, Tours, 1879. ◆*Vie de Suffren*, Bescherelle aîné, Éditions Ardant, Limoges, 1873. ◆*Hier Suffren*, Raymond d'Unienville, Éditeur S.l., Port-Louis [île Maurice], 1979. ◆*Suffren dans l'Océan Indien*, Claude Des Presles, Éditions Economica, Paris, 1999. ◆*Suffren, l'Amiral Satan*, Frédéric Hulot, Imp. SEPC, le Grand livre du mois, Paris, 1994. ◆*Suffren, héros de l'Inde*, Gustave-Joseph-Henri Landrieu [anagr. G. de Raulin], Édition J. Susse, Paris, 1944.

Névis. *Bataille navale de l'île de*

Date de l'action: 20 mai 1667.

Localisation: Île des Antilles située à 5 km au sud-est de l'île de Saint-Christophe. Coordonnées géographiques: 17° 10' de latitude Nord et 62° 34' de longitude Ouest. Elle fut, selon certains, nommée d'après le point culminant d'Écosse [Ben Nevis en celte, 1 343 m, 56° 48' de latitude Nord et 04° 59' de longitude Ouest] situé au bord du loch Lochy, prolongement du loch Ness. Le mont est contourné par la petite rivière Névis. Selon d'autres sources plus sérieuses, le nom dériverait de la description que Christophe Colomb fit de la montagne de Névis couronnée de nuages blancs similaires à de la neige [*las nieves*, en espagnol], en 1643, lorsqu'il découvrit l'île. Le nom Nieves fut attribué à la montagne, le mont Névis, 985 m, puis à l'île elle-même.



Collection privée de l'auteur

Conflit: *Deuxième Guerre anglo-hollandaise* [1665-1667]. La France et le Danemark aidèrent la Hollande à remporter la victoire. Rivalités coloniales franco-anglaises. Cette guerre fut terminée par le Traité de Bréda [1667]. *Guerre de Dévolution* de la France contre l'Espagne [1667-1668][1]. Cette guerre fut entre-

1 En matière de succession, la **dévolution** est la transmission par héritage d'un bien propre de la ligne paternelle à la ligne maternelle ou *vice versa*. C'était aussi un droit qui, dans certains pays, donnait la succession à une fille d'un premier mariage, de préférence à un fils né d'un second lit.



prise par Louis XIV à la mort de Philippe IV d'Espagne. Louis XIV réclamait les Pays-Bas au nom de sa femme Marie Thérèse. Sans attendre la fin des négociations[2] entre la France et le nouveau roi d'Espagne, Charles II, né du second mariage de Philippe IV, Louis XIV envahit la Flandre. La campagne fut rapidement conduite. Les grandes villes de Flandre tombèrent aux mains de Turenne et Condé fit en quinze jours la conquête de la Franche-Comté qui appartenait à l'Espagne. Effrayée par la rapidité de ces victoires, la Hollande s'empressa de conclure avec la Suède et l'Angleterre[3] de Charles II Stuart[4] *la Triple Alliance*. Devant ce danger de coalition, Louis XIV dut arrêter la marche de ses armées. *La Paix d'Aix-la-Chapelle*[5] donna la Flandre à la France. Cette guerre fut appelée *Guerre de Dévolution* parce qu'elle fut entreprise pour faire valoir le droit en vertu duquel une partie, d'origine bourguignonne, de la succession de Philippe IV devait être **dévolue** à Marie Thérèse, fille issue de son premier mariage.

Contexte: Le 31 juillet 1667 fut signé le *Traité de Bréda*[6] entre la France, l'Angleterre, la république néerlandaise et le Danemark. Il mit fin à la Deuxième Guerre anglo-hollandaise [1665-1667] entre les Anglais, d'une part, et les Hollandais, de l'autre [aidés par les Français et les Danois]. Les Anglais, vaincus, se voyaient obligés à ne pas appliquer *l'Acte de Navigation*[7] aux Pays-Bas ; ou, tout au moins, ces derniers pouvaient-ils utiliser des vaisseaux hollandais pour transporter vers l'Angleterre de la marchandise venant du Rhin. Par contre, l'Angleterre vaincue se voyait refuser une part dans le lucratif commerce des épices qu'elle revendiquait. En contrepartie, ce pays gardait *la Nouvelle-Hollande*[8] et quelques postes africains pris aux Hollandais. Elle recouvrait en outre *Monserrat, Antigua* et *Saint-Christophe* [pris par les Français]. La Hollande, pour sa part, conservait *le Surinam* et, en Orient, *Poulo Run*. La France gardait la *Guyane française* et récupérait *l'Acadie*.

---

2 Ces négociations portaient sur la dot de Marie Thérèse. Cette dernière avait renoncé à une partie de l'héritage espagnol à condition du paiement de sa dot ; or cette dot [considérable, on peut s'en douter] restait impayée. La renonciation devenait donc caduque. C'était un *casu belli* et l'occasion pour les Français de bloquer la charnière de Habsbourg et d'empêcher cette dynastie de reconstituer l'Empire de Charles Quint qui, auparavant, encerclait et étouffait la France. Les pots-de-vin royaux des Français retinrent un moment le roi d'Angleterre Charles II hors de la Triple Alliance, mais son opinion publique le força à l'action contre les Français.

3 Avec qui elle était en guerre jusque-là.

4 Charles Stuart, né à Londres en 1630, cumulait les couronnes de l'Angleterre, de l'Écosse, de l'Irlande [à partir de 1660] et, depuis la guerre de Cent Ans, la couronne... de France, à laquelle les Anglais ne renoncèrent qu'à la signature de la Paix d'Amiens [1802]. Charles II d'Angleterre était le fils de Charles I[er] et d'Henriette de France. Rappelé sur le trône par le général Monk en 1660, il blessa le patriotisme anglais en se laissant acheter par les subsides des Français [de 1664 à 1667] afin de s'allier contre la Hollande et, **surtout**, en pratiquant la tolérance envers les catholiques. Aussi dut-il affronter l'opposition du Parlement de Londres, hostile aux catholiques et à son frère [le futur Jacques II] contre lequel le Parlement tenta d'imposer le *Bill d'Exclusion* [en 1681], ce qui entraîna la dissolution de l'Assemblée.

5 En 1668 ; à ne pas confondre avec l'autre Paix d'Aix-la-Chapelle qui mit fin en 1748 à la guerre de Succession d'Autriche.

6 Ville du Nord-Brabant où fut signé le traité.

7 L'*Acte de navigation* avait été voté sous le protectorat de Cromwell en 1651. Il édictait en faveur de la marine marchande anglaise un régime protectionniste et même prohibitif.

8 Régions actuelles des États de New York et du New Jersey.



Chefs en présence ◆Antoine Lefebvre de La Barre et Abraham Crynssen.

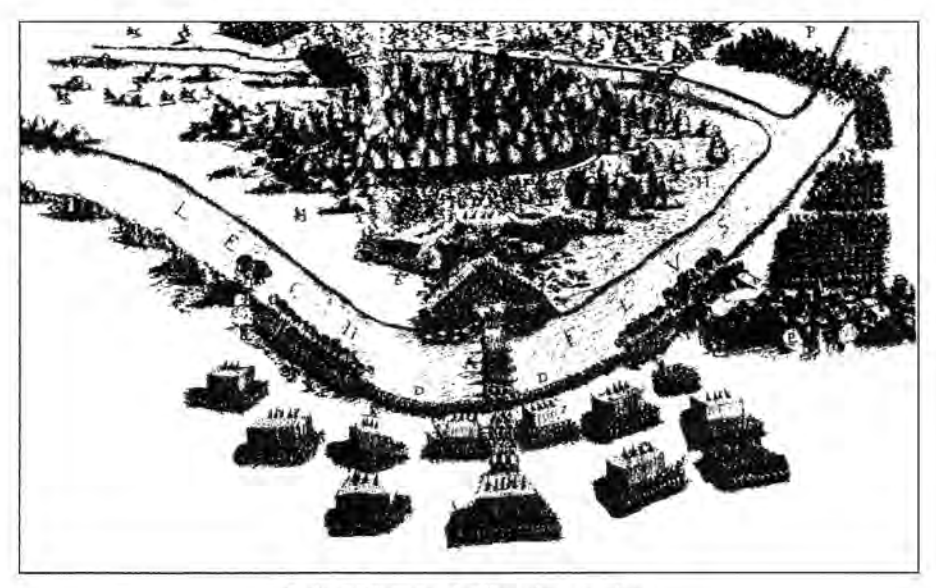
Effectifs engagés ◆**Royal Navy** : 17 vaisseaux anglais dont une dizaine de guerre. ◆**L'escadre française** de la Compagnie française des Indes occidentales comptait 19 navires de commerce renforcés de 1 200 volontaires ; elle fut scindée en deux divisions.

PREMIÈRE DIVISION	**Canons**	Antoine Lefebvre de La Barre ; Abraham Crynssen
Le LYS COURONNÉ	38	capitaine d'Elbée, navire-amiral
La JUSTICE	32	C^{ne} Jacques Gauvin, pav. Clodoré
La CONCORDE		contre-amiral Dulion, C^{ne} Jamain
Le FLORISSANT	30	capitaine La Jaunaye
Les ARMES-D'ANGLETERRE	24	capitaine Bourdet
Le SAINT-CHRISTOPHE	26	capitaine Séguin
L'HARMONIE	32	capitaine Pingault
La NOTRE-DAME	10 et 12 pierriers	capitaine Du Vigneau
Le MARSOUIN, flute	18	capitaine Sanson
Le CHER-AMY	brûlot	capitaine Lescouble
DEUXIÈME DIVISION		
Le ZÉLANDIA	32	amiral Abraham Crynssen
2 vaisseaux [noms inconnus]	26 & 28	vice-amiral et contre-amiral hollandais
Le LÉVRIER hollandais	22	capitaine Daniel Pitre
Le SAINT-JEAN	34	capitaine Chevalier
L'HERCULE	26	capitaine Garnier
L'HIRONDELLE	14	capitaine Mallet
Le SOUCY	brûlot	capitaine Ferrand
Le MERCIER	24	capitaine Tadourneau

Stratégie ou tactique : La surprise initiale ayant fait long feu, le combat s'engagea au canon contre la première division française numériquement inférieure ; mais les Anglais décrochèrent dès que la deuxième division intervint pour rétablir l'égalité numérique. Stratégiquement parlant, cette victoire ouvrit aux Français la voie des Antilles anglaises.



Résumé de l'action : Les deux divisions françaises, en deux colonnes, pénétrèrent dans la baie de Névis pour y surprendre la flotte anglaise[9]. La flotte anglaise, sur ses gardes, comprenait de plus gros calibres d'artillerie, L'EAST-INDIA, Le JOHN-THOMAS, Le QUAKERS de 40 à 42 canons. Au total, 17 navires[10] débordaient de la pointe ouest-sud-ouest de l'île de Névis, dès que parurent les deux colonnes françaises à l'aube du 20 mai. La Barre s'enfonça dans la ligne anglaise pour la couper en deux. La JUSTICE et Le SAINT-CHRISTOPHE se contentèrent de canonner. Le LYS COURONNÉ fut isolé, car Le FLORISSANT et Les ARMES-D'ANGLETERRE n'avaient pu prendre le vent pour le suivre ; quant à l'arrière-garde, elle était immobilisée par l'accident du CONCORDE où un *pot à feu* avait éclaté et incendié le navire. Le navire amiral français Le LYS COURONNÉ [38 canons] luttait contre 6 navires anglais de 48 à 52 canons. Lorsque la IIe division française, qui incluait les 3 vaisseaux hollandais d'Abraham Crynssen, arriva à la rescousse à pleines voiles, les Anglais rompirent le combat pour éviter l'abordage et se mirent sous la protection des forts de l'île de Névis où ils étaient aussi protégés par deux brûlots. L'un de ces brûlots empêcha l'abordage du Hollandais Crynssen contre l'amiral anglais.



Tactique d'attaque par bataillons piques-arquebuses
Archives de l'Université Laval

9 Selon un ordre exprès de Louis XIV d'attaquer Névis.

10 Dont une dizaine de guerre.



Pertes ◆**Les Anglais** perdirent 144 tués et 28 blessés, incluant l'équipage d'un navire [une centaine d'hommes] qui avait sauté. ◆**Les Français** totalisèrent environ 30 blessés et tués et les Hollandais autant.

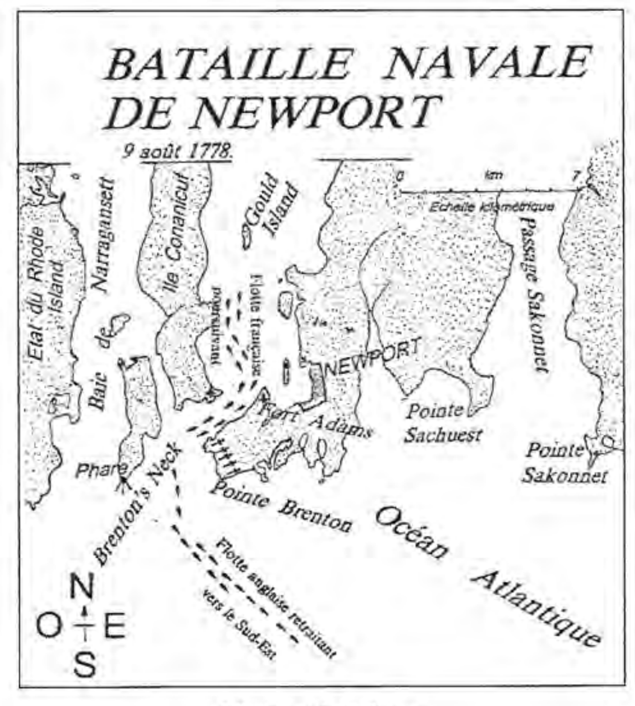
Conséquence de cette défaite anglaise: Si l'abandon du champ de bataille est la reconnaissance de la défaite, ce furent les Français qui furent les vainqueurs. Cette victoire leur permit d'attaquer les colonies anglaises des Antilles sans trop se soucier de la Royal Navy.

SOURCES ET LECTURES : ◆*Acts of Assembly, Passed in the Island of Nevis, from 1664, to 1739, Inclusive*, Londres, 1740. ◆*Nevis Queen of the Caribbean*, par Deborah Lellouch, BTP, Paris, 1994. ◆*The Anglo-Dutch Wars of the Seventeenth Century*, James Rees Jones, Longman, Londres. ◆*Prince Rupert. Admiral and General-at-Sea*, Frank Kitson, Constable, Londres, 1998. ◆*The Anglo-Dutch Naval Wars, 1652-1674*, Roger Hainsworth et Christine Churches, Sutton, Stroud [G.-B.], 1998.

Newport. *Bataille navale de*

Date de l'action: 8-10 août 1778.

Localisation: Rhode-Island ; États-Unis d'Amérique. Coordonnées géographiques : 41° 13' de latitude Nord et 71° 18' de longitude Ouest.



Collection privée de l'auteur

Conflit: Guerre de l'Indépendance américaine, 1775-1783.

Contexte: La France de Louis XVI[1] venait de signer un traité d'alliance avec le Congrès américain accordant à la nouvelle nation une solide aide militaire.

Chefs en présence ◆**Royal Navy** : amiral Lord Howe. ◆**Marine royale** : le Bailli de Suffren.

Effectifs engagés ◆24 voiles anglaises. ◆12 voiles françaises.

Stratégie ou tactique: Suffren traqua si bien cinq vaisseaux de la Royal Navy qu'ils se brûlèrent eux-mêmes après s'être jetés à la côte.

Résumé de l'action: Le 8 août, un signal donna l'ordre à la flotte française de lever l'ancre et de se mettre en ligne. Ce fut fait vers 15 h. L'escadre française se mit en marche vers Newport. L'amiral était le premier de la ligne. Dès qu'il arriva à moins de 3 km, la batterie côtière de *Brenton's Neck* commença à canonner Le LANGUEDOC qui retint son feu jusqu'à ce qu'il fut à moins d'un kilomètre des canons anglais. Les canonniers français ouvrirent alors un feu d'enfer et réussirent à réduire la batterie anglaise au silence en deux ou trois bordées. La flotte passa sous le feu de l'artillerie côtière de Fort Island et de deux forts situés à l'extrémité nord de la ville de Newport et jeta l'ancre entre Gold Island et Conanicut sans avoir subi d'avarie.

Le 9 août, une flotte de 34 voiles apparut au large de Newport venant de New York et commandée par l'amiral Lord Howe. Le vent soufflant du Sud, les Français ne purent sortir du port. Le 10 août, dans la matinée, le vent tourna et

[1] Ce roi régnait depuis 1774.

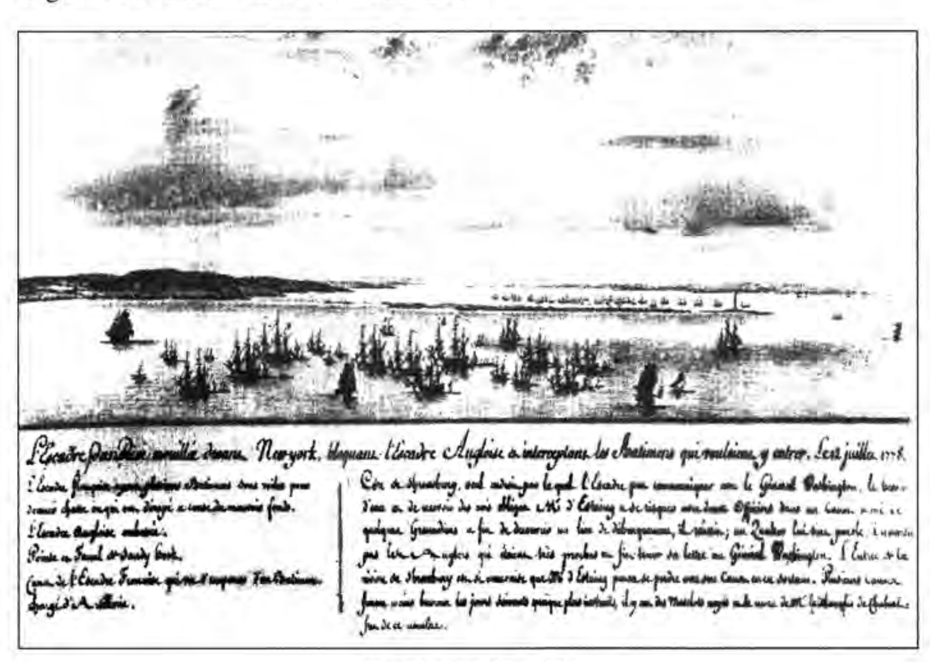


souffla du Nord. À un signal, la flotte française leva l'ancre et tous les navires hissèrent la voile excepté les frégates qui étaient toutes dans le passage Seconnet. À leur arrivée à la mer, le vent devint faible. Les Anglais semblèrent avoir été alarmés par la vue de l'escadre française en position de combat, car ils coupèrent leurs câbles, abandonnèrent un grand nombre de baleinières de débarquement remorquées à leur poupe et jetèrent de nombreux objets par-dessus bord afin d'alléger leurs bateaux.

Le 11 août au matin, les Français les aperçurent à une distance beaucoup plus grande. Le vent forçant, les Français continuèrent la chasse. La flotte anglaise naviguait alors vers le Sud-Est. Voyant que les Français leur coupaient la route, ils changèrent de cap. Mais vers 17 h, les deux flottes se mirent en ligne. L'escadre anglaise était alors composée de 24 navires et la française de 12. Le vaisseau de tête français s'élança contre le navire anglais de guerre, mais la mer était maintenant si grosse qu'ils ne purent s'engager. Les navires français essayèrent de les talonner jusqu'à ce que le vent tombât... inutilement.

Pertes ◆Inconnues.

Conséquence de cette défaite anglaise: Les hésitations de la Royal Navy dans les eaux américaines étaient de mauvais augure pour la poursuite de la campagne anglaise sur le continent nord-américain.



Blocus de New York en 1778

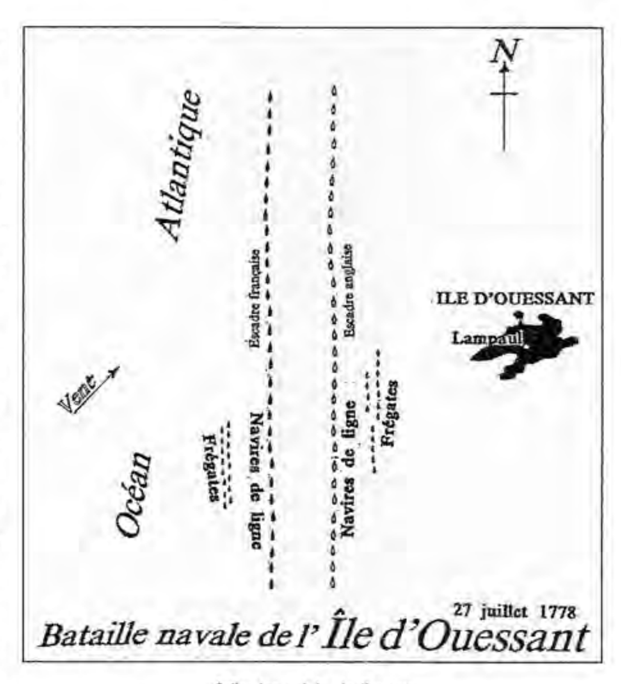
SOURCES ET LECTURES : ◆*Suffren et ses ennemis*, La Varende, Flammarion, Paris, 1967. ◆*Le bailli de Suffren*, Just-Jean-Étienne Roy, Fr. Joubert, Éditions Mame et fils, Tours, 1879. ◆*Vie de Suffren*, Bescherelle aîné, Éditions Ardant, Limoges, 1873. ◆*Hier Suffren*, Raymond d'Unienville, Éditeur S.l., Port-Louis [île Maurice], 1979. ◆*Suffren, l'Amiral Satan*, Frédéric Hulot, Imp. SEPC, le Grand livre du mois, Paris, 1994. ◆*The Glorious Cause. the American Revolution, 1763-1789*, Robert Middlekauff, The Oxford History of the United States, vol. 2, Oxford University Press, New York, Oxford, 1982. ◆*A letter to the Right Honourable Lord Viscount H-e, [i.e. Howe] on his naval conduct in the American War*, par Joseph Galloway, J. Wilkie, Londres, 1779. ◆*Candid and impartial narrative of the transactions of the Fleet under the Command of Lord Howe, from the arrival of the Toulon Squadron, on the Coast of America, to [...] his Lordship's departure for England*, Richard, Earl Richard Howe, Londres, 1779.

Ouessant. *Bataille navale d'*

Date de l'action: 27 juillet 1778.

Localisation: Île de l'Atlantique, au large des côtes de France ; *Ushant* en anglais. Coordonnées géographiques moyennes: 48° 28' de latitude Nord et 05° 05' de longitude Ouest.

Conflit: Guerre de l'Indépendance des États-Unis d'Amérique, 1775-1783, que les Américains appelèrent Révolution américaine.



Collection privée de l'auteur

Contexte: Les coloniaux américains ne s'étaient pas plus tôt débarrassés des Français en se servant de l'Angleterre et de ses alliés [guerre de Sept Ans, terminée en 1763], qu'ils utilisèrent la puissance de la France pour se débarrasser de leur encombrante mère patrie, l'Angleterre. Le 11 juillet 1780, les troupes terrestres françaises envoyées au secours des Américains insurgés contre l'Angleterre arrivèrent à Newport. Rochambeau[1] qui commandait le Corps Expéditionnaire français fut déçu par le nombre et la qualité des troupes américaines et par leur État-Major.

Chefs en présence ◆Amiral anglais Keppel. ◆Le comte d'Orvilliers.

Effectifs engagés ◆30 vaisseaux de ligne et 16 frégates de part et d'autre.

Stratégie ou tactique: Lignes de bataille parallèles et canonnades sans idée de manœuvre.

Résumé de l'action: Toute l'escadre de Keppel se fit repousser sous Ouessant par celle du comte d'Orvilliers, forte elle aussi de 30 vaisseaux de ligne et de 16 frégates.

---

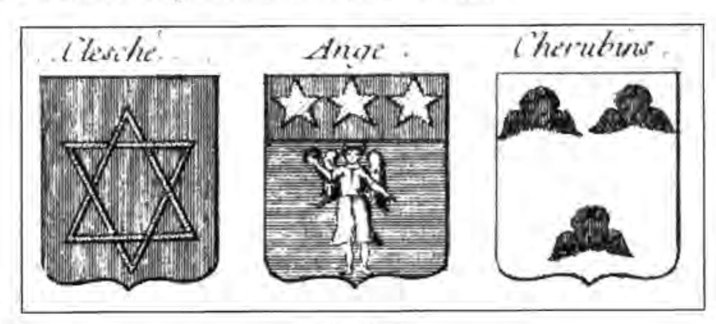
1 Jean-Baptiste, Donatien de Vimeur, comte de **Rochambeau**, maréchal de France, né à Vendôme en 1725 et mort à Thoré en 1807. Ce fut son fils Donatien qui prit le commandement du Corps expéditionnaire français en Haïti lorsque le général Leclerc fut tué.



Le combat s'engagea vers 11 h le 27 juillet, dura trois heures et demie et se termina sans conclusion nette quoique ce fut Keppel qui abandonna le champ de bataille aux Français. Les deux ennemis avaient manqué l'occasion de se détruire mutuellement leur arrière-garde. En fait, D'Orvilliers n'avait que des avaries mineures, tandis que les Anglais avaient une douzaine de navires en fort mauvais état à la fin de la bataille. L'un d'eux était sur le point de capituler lorsqu'il fut secouru par un autre bâtiment. Enfin, l'escadre anglaise abandonna le champ de bataille et retraita, car, affirmait l'amiral anglais : « l'état dans lequel se trouvaient mes vaisseaux ne me laissait pas le choix. »

Pertes ◆Une douzaine de vaisseaux anglais avariés.

Conséquence de cette défaite anglaise : Cette victoire permit de maintenir intactes les lignes logistiques entre la France et le Corps expéditionnaire français de Rochambeau et l'armée américaine de Washington et de La Fayette. Keppel imputa son échec à Sir Hugh Palliser, son subordonné en mer, mais qui était membre en bonne et due forme du Conseil de l'Amirauté (Admiralty Board). Les récriminations de la presse menèrent Keppel en Cour martiale pour *négligence grave* et Palliser pour *insubordination*. L'affaire se politisa rapidement. Les Whigs considéraient les accusations contre Keppel comme une tache dans la carrière du Premier ministre Lord North. La Cour martiale, peu désireuse d'aggraver la situation, acquitta les deux accusés. Mais Keppel fut limogé de son commandement en 1779. Il se lança alors en politique et devint... Premier Lord de l'Amirauté trois ans plus tard, après que la défaite anglaise devant les Français et les Américains ait fait tomber le gouvernement de Lord North.



Héraldique

Encyclopédie ou *Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, de Diderot et d'Alembert. SFU

SOURCES ET LECTURES : ◆*Sea Kings of Britain...*, par G.A.R. Callender, Longmans, Green, and Co., Londres, 1911. ◆*Some say that we won. They run and we run* [chanson écrite sur le dernier engagement le duc de Chartres et l'amiral keppel, le 27 juillet 1778 au large d'Ouessant], Londres, 1778. ◆*How the Jubilee Fleet Escaped Destruction, and The Battle of Ushant : or, two episodes in the career of a naval officer*, Philip L. Stevenson, Simpkin, Marshall & Co., Londres, 1899. ◆*Lettre d'un Officier de l'Armée Navale de France à M. l'Amiral Keppel*, Brest et Londres, 1778.



Oxfordness. *Combat naval d'*

Date de l'action: 6 juillet 1543.

Localisation: Péninsule située au sud-est de l'Angleterre.

Conflit: Guerre entre la France et l'Empire de Charles Quint. Guerre de l'indépendance de l'Écosse.

Contexte: Le 24 novembre 1521, Henri VIII d'Angleterre et l'empereur Charles Quint avaient signé un traité secret de coalition contre la France. Le 29 mai 1522, donc, Henri VIII d'Angleterre avait déclaré la guerre à la France parce que, d'une part, il désirait reconquérir la Normandie et la Guyenne[1], et, d'autre part, il entendait châtier François Ier de France qui aidait l'Écosse dans sa guerre d'indépendance contre l'Angleterre. Le Traité de Rouen du 26 août 1517, entre la France et l'Écosse, obligeait la France à fournir des soldats à l'Écosse. Les convois entre ces deux pays étaient donc l'objet d'attaques réitérées de la part des escadres anglaises. En 1542, Marie Stuart était devenue reine d'Écosse par la mort de son père, Jacques V. Mais jusqu'en 1560 – donc durant 18 ans –, ce fut sa mère, Marie de Guise, qui fut régente d'Écosse.

Effectifs engagés ◆**L'escadre française** de transport comptait 16 navires dont huit vaisseaux d'escorte. ◆**L'escadre anglaise** se composait de six gros vaisseaux de guerre. Elle fut renforcée en avril 1543 par les onze croiseurs du vice-amiral flamand Van Meckeren.

Stratégie ou tactique: Mêlée avec canonnades et abordage.

Résumé de l'action: En cette année 1543, l'escadre française de 16 voiles avait apporté à Aberdeen quelque renfort de troupes et des dépêches urgentes à la reine douairière[2]. Mais au retour, le 6 juillet, à la hauteur d'Oxfordness, une escadre de six gros vaisseaux de guerre anglais essaya d'intercepter le convoi. Les huit bâtiments français d'escorte, groupés autour du navire Le SACRE, se détachèrent pour barrer la route à l'escadre anglaise pendant que le reste du convoi poursuivait son chemin.

Un navire français de 120 hommes fut attaqué par The LESSER GALLEY. Quant au SACRE, il soutint victorieusement le plus violent combat. Deux fois attaqué à l'abordage par The PRIMROSE et The MINION, et bien que son capitaine ait été blessé, Le SACRE réussit non seulement à se dégager de l'étreinte

---

1 Les Anglais furent longtemps hantés par le regret récurrent d'avoir perdu la guerre de Cent Ans et, surtout, les provinces de Normandie et de Guyenne.

2 « Douairière » vient de dot. Le douaire était l'ensemble des biens territoriaux dont avait hérité la reine à la mort de son époux.



des capitaines anglais Rice Mancell et Baldwin Willoughby après leur avoir infligé de lourdes pertes, mais il parvint même à leur prendre un de leurs navires.

Pertes ◆Les Anglais perdirent un navire, les Français aucun.

Conséquence de cette défaite anglaise: Le convoi français réussit à forcer le passage. Avec leur prise, Le SACRE et les navires français d'escorte rentrèrent en France.

SOURCES ET LECTURES : ◆*Renaissance Monarchy. The Reigns of Henry VIII, Francis I and Charles V*, Glenn Richardson, Publications Arnold, Londres, 2002. ◆*François Ier et Henri VIII ; deux princes de la Renaissance (1515-1547)*, Charles Giry-Deloison, Éditeur, Institut français du Royaume-Uni, Centre d'histoire de la région du Nord et de l'Europe du Nord-Ouest, Londres, 1995. ◆*The Sisters of Henry VIII. Margaret Tudor, Queen of Scotland (November 1489 – October 1541), Mary Tudor, Queen of France and Duchess of Suffolk (March 1496 – June 1533)*, par Hester Wolferstan Chapman, Cape Publishings, Londres, 1969. ◆*Thorns and Thistles. Diplomacy between Henry VIII and James V, 1528-1542*, C. Patrick Hotle, Lanham [MD], University Press of America, 1996.

Pondichéry. *Bataille navale de*

Date de l'action: 10 août 1778.

Localisation: Côte du Coromandel, Indes orientales. Coordonnées de la ville: 11°56' de latitude Nord et 79°53' de longitude Est.

Conflit: Guerre de l'Indépendance américaine [5 septembre 1775 – 3 septembre 1783, Traité de Paris]. La guerre fut déclarée le 6 février 1778 entre la France de Louis XVI et l'Angleterre.

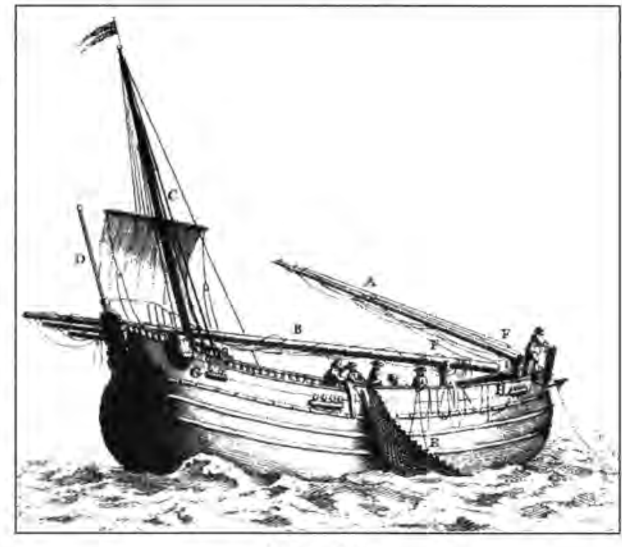
Contexte: À Paris, l'Américain Benjamin Franklin travaillait à entraîner la France dans la guerre, sachant que les Treize Colonies seules ne pourraient vaincre les armées britanniques. La Fayette offrit ses services au nouveau pays. Le 6 février furent conclus les traités d'aide aux États-Unis, ce qui entraîna la guerre entre la France et l'Angleterre. Durant le siège de Pondichéry, Bellecombe retint les services de l'amiral Tronjoly qui devait repartir pour la France. Il mit à sa disposition trois vaisseaux de commerce qu'il ajouta au BRILLANT et à sa POURVOYEUSE. De sorte que Tronjoly se trouva à la tête d'une petite escadre de 5 navires et de 1 300 hommes d'équipage.

Chefs en présence ◆**Français**: amiral Tronjoly. ◆**Anglais**: inconnu.

Effectifs engagés ◆**Marine royale**: 5 navires et 1 300 hommes d'équipage. ◆**Royal Navy**: 5 navires et 1 500 hommes d'équipage.

Stratégie ou tactique: Canonnade en lignes de bataille parallèles.

Résumé de l'action: Le 10 août, l'amiral Tronjoly sortit avec son escadre pour combattre la flotte anglaise, mais celle-ci, après quelques bordées, rompit le combat et s'éloigna vers le Nord. Le combat se déroula sur deux lignes parallèles et se résuma à une longue canonnade, sans aucune idée de manœuvre.



Buche ou Flibot
Encyclopédie ou *Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, de Diderot et d'Alembert. SFU



Les deux escadres étaient d'égale force. Un *Te Deum* fut chanté par les Français pour célébrer cette victoire qui leur donnait la suprématie maritime dans le golfe du Bengale.

Pertes ◆Inconnues.

Conséquence de cette défaite anglaise: Le 20 août, l'escadre anglaise reparut devant Pondichéry et, le 21, Tronjoly offrit le combat à l'amiral anglais qui refusa une deuxième fois. Toute la ville était aux fenêtres. La nuit tomba et, le lendemain, les deux escadres avaient disparu. Bellecombe attendit le retour de Tronjoly, mais ce dernier, que Bellecombe forçait à rester dans les Indes, avait tout simplement profité de la nuit pour lui fausser compagnie et filer vers l'île de France, laissant à l'escadre anglaise la maîtrise de la mer.

SOURCES ET LECTURES : ◆*History of the French in India, from the Founding of Pondichery in 1674, to the Capture of That Place in 1761*, George Bruce Malleson, Londres, 1868. ◆*Pondichéry, 1674-1761, l'échec d'un rêve d'empire*, Rose Vincent, Éd. Autrement, Paris, 1993. ◆*Pondichéry, porte de l'Inde*, Georgette David, L'Harmattan, Montréal [Québec], 1999. ◆*History of Pondicherry*, A. Ramasamy, Sterling Publishers, New Delhi, 1987.

Port-Impérial. *Bataille navale de*

Date de l'action: 20-24 août 1810.

Localisation: Au sud-est de l'île de France ou île Maurice se situe *Port-Sud-Est*, appelé aussi *Port-Bourbon*, *Grand-Port* ou **Port Impérial**[1] en 1810, sous l'Empire. *Port-Louis*[2] ou *Port-Nord-Ouest* est situé au nord-ouest de l'île Maurice. Coordonnées géographiques de Port-Louis : 20° 10' de latitude Sud et 57° 30' de longitude Est.

Conflit: Guerres du Premier Empire [18 mai 1804 – 1814 et 1815]. Campagne de 1810 dans l'océan Indien.

Contexte: Un îlot stratégique, **l'île de La Passe**, se trouvait devant le port *mauricien* de Port-Impérial. Les Anglais l'avaient occupé à l'improviste et s'en servaient de base d'attaque pour lancer des coups de main sur la côte sud-est de l'île de France[3]. La première opération fut lancée sur la batterie isolée de la *Pointe-du-Diable* qui fut attaquée par surprise. Le commandant et trois soldats français furent tués et trois canonniers faits prisonniers ; le nombre d'Anglais tués est inconnu. Les canons furent encloués, les chariots brûlés et la poudrière détruite. Après quoi Willoughby décrocha. Il se porta plus tard sur *Grand-Port* ou *Port-Bourbon*. Il garda pied sur la grande terre jusqu'au coucher du soleil puis, voyant que des troupes françaises allaient arriver, il retraita vers l'îlot de La Passe. À une autre occasion, il tomba par surprise sur la station de télégraphe de Chappe de *Grande-Rivière* et la détruisit ; puis il se porta sur *la Pointe-du-Diable* pour faire sauter ce qui restait après le dernier raid.

Chefs en présence ◆**Marine impériale**: commandant Dupéré ; commandant Bouvet ; puis commandant Hamelin. ◆**Royal Navy**: capitaine Pym ; capitaine Willoughby.

Effectifs engagés ◆**Royal Navy**: frégates The NEREID, The SYRIUS, The MAGICIAN, The IPHIGENIA et les batteries côtières. ◆**Marine impériale**: frégates La MINERVE et La BELLONE ; vaisseau civil armé : Le CEYLON [prise anglaise] ; corvette Le VICTOR [prise anglaise].

Stratégie ou tactique: Ruse de la part des Anglais qui laissèrent le tricolore français flotter afin de créer une souricière. Stratégiquement parlant, le Premier Empire fut une période où la Marine impériale brilla par son absence. « Rassurés en ce qui concernait nos escadres après Trafalgar, les Anglais purent donner dans la

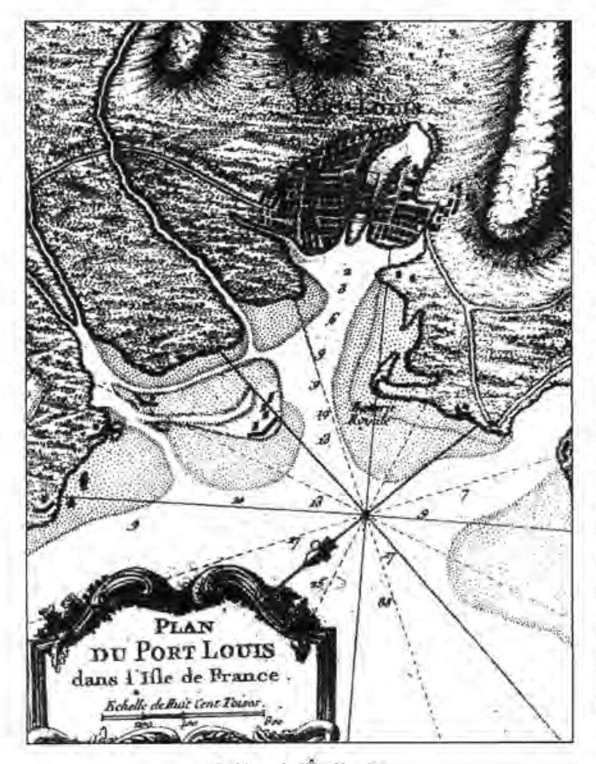
---

1 Port-Impérial était situé par 20° 24' de latitude Sud et 57° 42' de longitude Est.

2 Port-Louis s'appelait **Port-Napoléon** sous le Premier Empire.

3 Laquelle servait de base aux corsaires et croisières françaises qui détruisaient le commerce anglais de l'océan Indien.





Archives de l'Île Maurice

seconde partie de la lutte une énergique impulsion à leurs opérations visant nos colonies et celles de nos alliés. Le Cap est pris en 1806. En 1809, c'est le tour de la Martinique, de la Guyane, du Sénégal, de l'île Rodrigue. La Guadeloupe, la Réunion et l'île de France succombent en 1810. Java est conquise en 1811. Dans l'Amérique du Sud seulement, l'Angleterre enregistre des échecs au Chili en 1806, à la Plata en 1806 et 1807. À part ceux-ci, la moisson assurée par la prééminence de la force militaire [navale] couvre le monde entier[4]. » En fait, l'Angleterre laissait ses alliés européens, subventionnés par son or, lier les mains des Français sur le continent européen, tandis que sa marine, libérée de toute opposition, pouvait librement s'emparer des comptoirs commerciaux[5] français à travers le monde. Stratégie directement initiée par le puissant lobby commercial de Londres. Inutile de préciser que si, en 1805, Napoléon avait pu voir au-delà de l'invasion de cette Angleterre détestée, il aurait soigneusement évité de risquer ses forces de haute mer et l'Empire français ainsi que les forces navales espagnoles en une seule bataille[6].

Résumé de l'action: Le 20 août, cinq navires furent signalés en vue du Port-Bourbon, au Sud-Est, appelé le Grand-Port. Bientôt après, les guetteurs virent qu'il s'agissait de la division française Dupéré. Elle revenait de croisière et traînait à sa suite deux vaisseaux de la British East India Company, Le CEYLON et Le WINDHAM, capturés, le 3 juillet, après un vif combat. Un autre anglais, L'ASTELL s'était, quant à lui, enfui dans la nuit bien que son capitaine ait amené son pavillon dans la soirée[7]. Au terme de cette bataille navale qui dura cinq longues heures, Le CEYLON, démâté, se rendit. Les frégates La MINERVE [capitaine

[4] « Théories stratégiques », amiral Raoul Castex, Société d'édition géographique, maritime et coloniale, Paris, 1929, p. 176.

[5] C'est-à-dire des colonies.

[6] Et d'ailleurs, il ne l'a pas directement voulue.

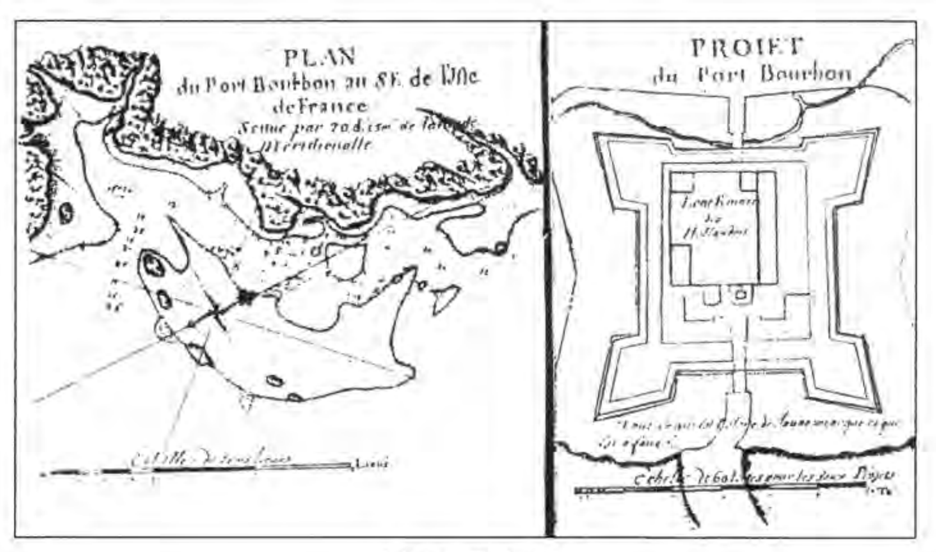
[7] Des négociateurs français tentèrent par la suite de se faire remettre le navire qui avait violé les lois de la guerre, mais Londres refusa de s'y soumettre.



Bouvet] avait eu 45 hommes hors de combat et La BELLONE trois. Les pertes anglaises avaient été beaucoup plus importantes à cause de l'entassement des effectifs ; en effet, les vaisseaux anglais transportaient, en complément des équipages au grand complet, 400 fantassins du 24[th] Foot Regiment destinés à s'emparer de l'île de France, commandés par le général Abercrombie, qui venait d'être nommé [futur] gouverneur militaire de l'île de France ; un peu prématurément. La frégate AFRICAN fut attaquée et prise à quelque temps de là par les Français.

ATTAQUE DE PORT-IMPÉRIAL

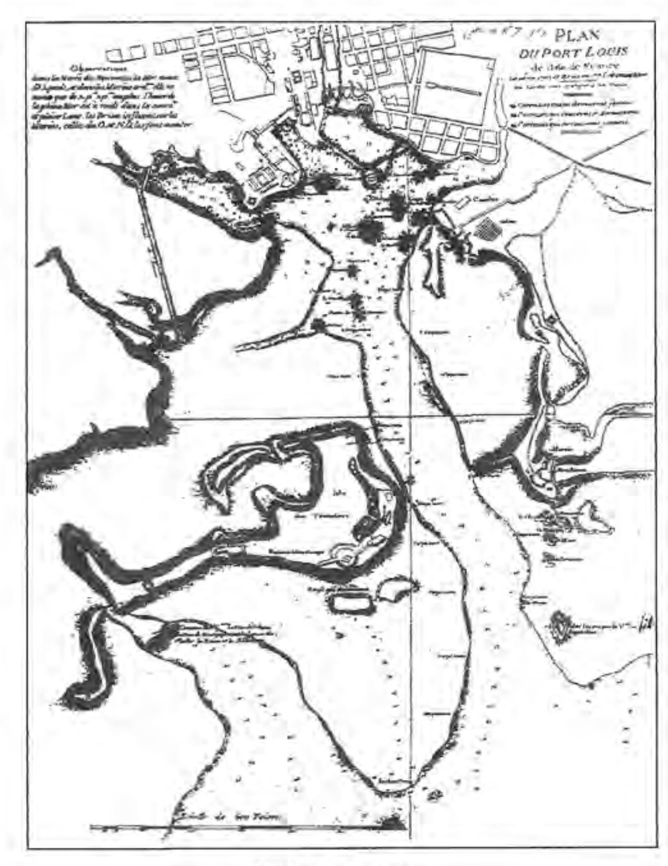
En ce 20 août, la Division Duperré, composée de deux frégates, La BELLONE et La MINERVE, de la corvette VICTOR [prise anglaise], autre conquête du commandant Dupéré dans une de ses précédentes croisières, approchait de *Port-Impérial,* escortant ses prises récentes. Dupéré aperçut alors une frégate au mouillage près de l'îlot fortifié [l'île de La Passe] qui en défendait l'entrée. Mais il n'en conçut pas d'inquiétude parce qu'il savait que, à cette époque, une frégate, La SÉMILLANTE, cédée au commerce, pouvait être arrivée à l'île de France et qu'ainsi, les signaux qu'on lui faisait devaient être inconnus, ce qui expliquait le silence de cette frégate muette.



Archives de l'île Maurice

Le commandant Bouvet eut ordre de prendre la tête de la ligne et de faire route vers le Grand-Port ; corvette en avant pour éclairer la passe. Il était immédiatement suivi par Le CEYLON. À peine Le VICTOR fut-il arrivé sous les canons des fortifications de l'îlot de La Passe et de ceux de la frégate étrangère,





Archives de l'île Maurice

que le pavillon français, qui flottait sur ces deux points, fit place au pavillon anglais. Les feux réunis du fort et de la frégate forcèrent aussitôt la corvette française à baisser son pavillon et à obéir à l'ordre « de mouiller sur le champ » qui lui fut intimé par le commandant anglais.

La MINERVE et Le CEYLON étaient alors engagés dans la passe et présentaient leur avant aux batteries anglaises. Ils reçurent ainsi leur feu sans pouvoir riposter. Toutefois, ces deux navires n'essuyèrent aucun dégréement majeur durant ce pilonnage intensif. Le capitaine Bouvet passa entre la corvette Le VICTOR et la frégate anglaise et ordonna au capitaine de la corvette de couper son câble et de le suivre ; ce qu'il exécuta. Au même moment, La MINERVE envoya sa salve à bout portant dans la hanche de la frégate anglaise et poursuivit sa route vers le mouillage où les trois navires[8] jetèrent l'ancre vers 14 h. À ce moment, La MINERVE avait 23 hommes hors de combat.

Le commandant Dupéré, resté en dehors de la passe, manœuvrait pour sauver un homme de son équipage qui était tombé à la mer. Il n'hésita que fort peu sur le parti à prendre et décida de suivre La MINERVE. Il força l'entrée du port, ainsi que l'avait fait le capitaine de cette dernière frégate, et rallia les trois navires déjà entrés. Le WINDHAM, dont le capitaine n'osa pas suivre le mouvement de La BELLONE, fut pris le lendemain par une croisière anglaise. Celle-ci[9] se composait de quatre frégates dont trois du premier et une du second rang. C'était cette dernière qui avait pris l'îlot de la Passe, y avait mis une garnison et s'était embossée sur ce point, ainsi qu'on vient de le voir. Il ne paraissait point douteux

8 La MINERVE, Le VICTOR et Le CEYLON.

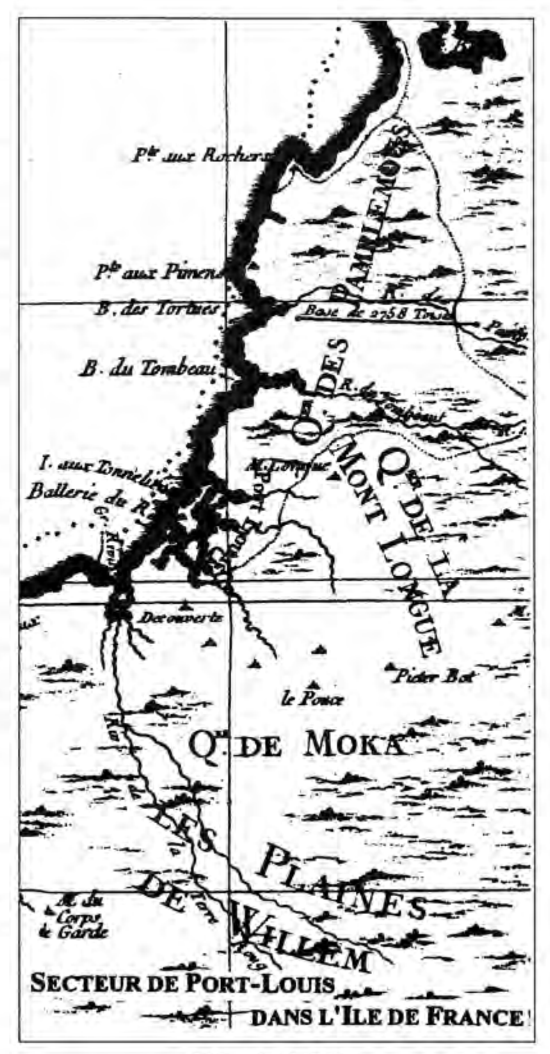
9 La croisière anglaise.



aux capitaines Dupéré et Bouvet qu'ils seraient attaqués le lendemain par les quatre frégates réunies. Le port était ouvert aux Anglais et aucun ouvrage extérieur n'existait pour protéger efficacement les quatre navires français.

Le commandant Dupéré assembla son Conseil. Persuadé que la colonie allait être attaquée sérieusement et sachant que le capitaine-général n'avait que peu de troupes à sa disposition et que les frégates allaient lui être moins utiles pour la défense que les hommes qui les montaient, il penchait vers l'avis de détruire ces bâtiments et de former un corps de leurs équipages pour les réunir aux forces terrestres.

Le commandant Bouvet ne fut pas de cette opinion. Il proposa au contraire d'attendre les Anglais dans une position qu'il indiqua, et d'y résister jusqu'à la dernière extrémité, presque certain que les frégates anglaises n'arriveraient pas sur la division française sans toucher quelque banc de sable dont les balises auraient été enlevées. D'avis ainsi partagés, les deux commandants résolurent de s'en remettre à la décision du capitaine-général. Le soir même, un officier partit pour le port Nord-Ouest afin d'annoncer l'arrivée de la division et l'embarras où elle se trouvait.



Archives de l'île Maurice

Le *général Decaen, capitaine-général de la colonie*, fit sortir en toute hâte une autre division[10] qui séjournait à Port-Napoléon[11], sous la direction du commandant de vaisseau Hamelin, avec ordre de venir renforcer la division Dupéré sans retard. Et il vint lui-même au Port Sud-Est pour annoncer aux deux capitaines ce renfort inespéré.

---

10 Frégates La VÉNUS, La MANCHE et L'ASTRÉE ; corvette L'ENTREPRENANTE.

11 Port-Louis ou Port Nord-Ouest.



Ces derniers ne s'occupèrent plus alors que des préparatifs de leur défense. Ils s'embossèrent au centre de plusieurs récifs ou bancs, marqués par des balises qu'ils enlevèrent après avoir pris position de manière à ce que les Anglais ne puissent tenter de couper leur ligne ou de les déborder sans s'échouer.

Dans la journée des 22 et 23, les quatre frégates anglaises se rallièrent près de l'îlot de la Passe. Le 23, à 17 h, elles se mirent en mouvement en deux colonnes et se dirigèrent, respectivement, The NEREID et The SYRIUS sur La BELLONE ; The MAGICIAN et The IPHIGENIA sur La MINERVE.

Cependant, la division Hamelin, annoncée en renfort par le capitaine-général et depuis deux jours en route, ne paraissait pas. Les équipages de La BELLONE, de La MINERVE et du VICTOR durent croire alors qu'à eux seuls allait échoir le combat tout entier. The NEREID, en avant de la colonne, plus petite et tirant moins d'eau que The SYRIUS, franchit le banc et mouilla à portée de pistolet de La BELLONE. The SYRIUS s'échoua, présentant l'avant à son travers. The MAGICIAN, en tête de la seconde colonne, s'échoua à portée de fusil par le travers de La MINERVE et lui présenta son avant. The IPHIGENIA qui la suivait vint sur bâbord et mouilla par le bossoir de La MINERVE à demi-portée de canon.

Il était 17 h 30. Le feu commença dans cette position avec une grande intensité de part et d'autre. À la nuit, les embossures de la division française, ayant été coupées par les boulets, manquèrent à chacun des navires à peu près au même instant, à l'exception de l'ex-vaisseau de la compagnie anglaise Le CEYLON qui fut obligé de couper les siennes pour suivre le mouvement des deux frégates qu'il croyait ordonné.

Un récif situé au fond de l'anse, près duquel la division française avait étendu sa nouvelle ligne de bataille, l'arrêta si brusquement que la division ne put présenter à l'ennemi un front aussi rigide que dans sa première position. Toutefois, bien que les navires français se soient trouvés masqués en partie les uns par les autres, les Anglais ne semblent avoir perçu aucune baisse d'intensité dans la vivacité de leur feu.

Des passerelles volantes[12], que les capitaines français dressèrent entre eux, leur servirent à se communiquer tous les secours que les circonstances exigeaient : ceux contre les incendies étaient les plus importants, car les navires français combattaient *sous le vent*; or, il ventait fort et l'embrasement de l'un d'eux aurait entraîné la perte de tous.

Vers la troisième heure du combat, le commandant Dupéré fut blessé à la tête et perdit connaissance. Dès cet instant, Bouvet resta chargé du commande-

12. C'est-à-dire *amovibles*.



ment de la division jusqu'à la réduction des frégates anglaises, dont le feu se ralentit à minuit et ne se ranima que par intervalles.

Le 24, à l'aube, The NEREID amena ses couleurs. The IPHIGENIA, qui jusqu'alors l'avait soutenue d'un peu loin, se retira hors de portée. Les Français remarquèrent, en observant les manœuvres des embarcations anglaises, que les frégates The SYRIUS et The MAGICIAN faisaient de vains efforts pour se faire remorquer à flot.

Des cris de joie, poussés alors par les équipages de la division française, apprirent aux habitants de la colonie, accourus en foule sur le rivage voisin afin d'assister au combat naval, que les Anglais étaient vaincus. Cependant, The SYRIUS et The MAGICIAN continuèrent d'effectuer un feu très dense et très soutenu pendant toute la journée du 24. Ce ne fut que vers le soir que, désespérant de se relever, le commandant anglais fit mettre le feu au MAGICIAN après avoir transféré son équipage sur The IPHIGENIA. Le lendemain, il fit de même à l'égard du SYRIUS.

The IPHIGENIA, ainsi surchargée de trois équipages et de 400 soldats d'infanterie, se retira sur l'îlot de La Passe.

Alors parut à l'entrée de la baie la Division Hamelin qu'un vent contraire avait empêchée de venir plus tôt au secours de la division attaquée. Le commandant Hamelin envoya un canot à The IPHIGENIA pour la sommer de se rendre à lui. Le commandant Bouvet y envoya également le sien. Après quelques hésitations, The IPHIGENIA et la garnison anglaise de l'îlot de La Passe se rendirent à discrétion.

Ainsi se termina le combat naval de Port-Impérial.



Pavillon de Konisberg; il est de sept bandes, quatre blanches & trois bleues, chargé d'un écusson d'argent à l'aigle éployé de gueules, tenant une épée de chaque serre.
Encyclopédie ou *Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, de Diderot et d'Alembert. SFU



Pertes ◆Les Français capturèrent 1 000 prisonniers. Les pertes anglaises en tués furent très lourdes étant donné les troupes dont ces navires étaient chargés en vue de l'attaque de cette colonie française. La Division Dupéré avait eu 37 tués et 112 blessés. Mais La BELLONE et La MINERVE n'étaient pas en état de reprendre immédiatement la mer.

Conséquence de cette défaite anglaise: L'île de France continua de servir de repaire aux corsaires français et de menacer le commerce anglais de l'océan Indien.

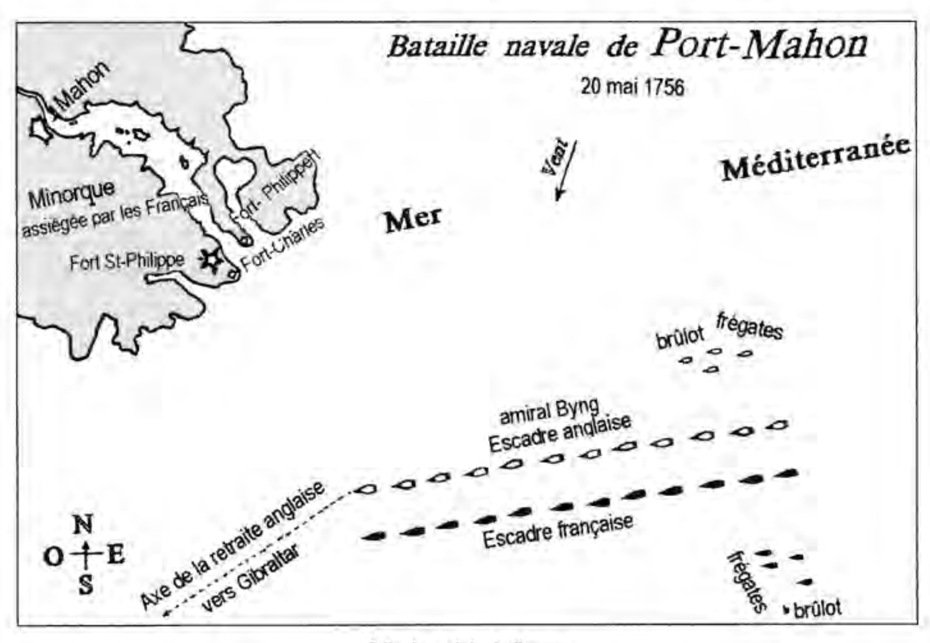
SOURCES ET LECTURES : ◆*Législation pour les colonies des isles de France et de Bourbon*, À l'Isle-de-France, Impr. royale, 1768. ◆*Rodrigues : la Cendrillon des Mascareignes*, Christian Barat, Michel Carayol, Robert Chaudenson, Université de la Réunion, Institut de linguistique et d'anthropologie, Sainte-Clotilde [La Réunion], Institut de linguistique et d'anthropologie, 1985. ◆*War and Empire in Mauritius and the Indian Ocean*, Ashley Jackson, Publication Palgrave, Basingstoke, 2001. ◆*Avant Surcouf: corsaires en océan Indien au 18e siècle*, par Auguste Toussaint, Publications de l'Université de Provence, Aix-en-Provence, 1989. ◆*Histoire de la Colonie Isle de France – Île Maurice, 1721-1968*, Amédée Nagapen, publié à Port-Louis [île Maurice], Diocèse de Port-Louis, 1996. ◆*Rodrigues : la troisième île des Mascareignes*, Jean-Michel Jauze, avec la collaboration de Jeannine Yeung Ching Yung, L'Harmattan, Paris, et Saint-Denis, Université de la Réunion, 1998.

Port-Mahon. *Bataille navale de*

Date de l'action: 20 mai 1756.

Localisation: Minorque, îles baléares, mer Méditerranée. Coordonnées géographiques: 39° 53' de latitude Nord et 04° 15' de longitude Est.

Conflit: La guerre de Sept Ans [1756-1763] venait d'éclater, le 17 mai, entre la France et l'Angleterre.



Collection privée de l'auteur

Conflit: La France avait décidé d'attaquer Minorque, base britannique au centre de la Méditerranée, pour riposter contre la piraterie anglaise en temps de paix. Les bateaux de guerre attaquaient sans cesse les marchands français et se réfugiaient à Port-Mahon.

Une escadre anglaise[1] fut alors envoyée en Méditerranée en avril 1756, c'est-à-dire quelques semaines *avant* la déclaration de guerre officielle, afin de secourir Minorque où l'armée française du duc de Richelieu investissait Fort Saint-Philippe[2]. Byng décida de livrer une bataille navale à l'escadre française.

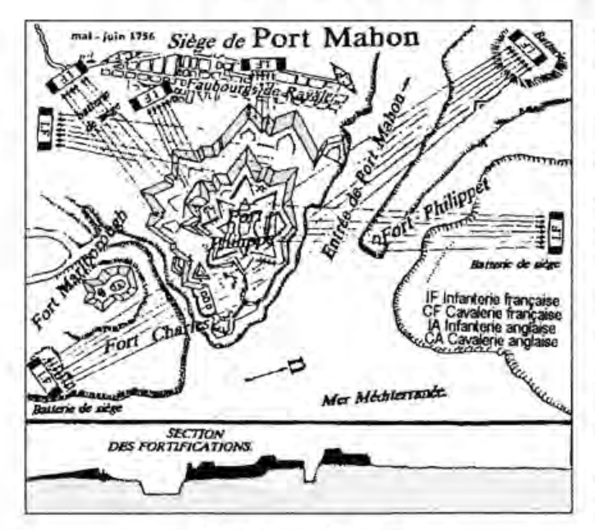
1 Commandée par l'amiral John Byng.

2 Forteresse tenue par l'armée anglaise qui couvrait Port-Mahon.



Chefs en présence ◆Amiral John Byng. ◆Le duc de Richelieu.

Effectifs engagés ◆Onze vaisseaux anglais et plusieurs vaisseaux de guerre transformés en brûlots. ◆Dix vaisseaux français et quatre petites frégates.



Collection privée de l'auteur

Stratégie ou tactique: Formation linéaire, lignes parallèles. Action réduite à la canonnade, car les Anglais ayant le vent, les Français ne purent se lancer à l'abordage. Parmi les vaisseaux de l'escadre anglaise figuraient cinq bâtiments du contre-amiral Edgecombe, lesquels, peu auparavant, s'étaient trouvés à Port-Mahon au moment du débarquement français; ils auraient pu être neutralisés si La Galissonnière avait eu assez de présence d'esprit. L'amiral Castex, dans ses *Théories stratégiques*, donne ce fait en exemple d'occasions manquées[3].

Résumé de l'action: Le 20 mai 1756[4], les deux flottes s'aperçurent vers 7 h. L'alerte fut donnée de part et d'autre. Vers 10 h, l'amiral Byng donna l'ordre à sa flotte de manœuvrer afin de prendre le vent aux Français et dès que ce fut fait,

---

3 « L'histoire fourmille d'exemples qui montrent combien ont eu tort ceux qui, peu soucieux de la valeur de la force organisée, ont laissé échapper de telles occasions, et combien ils ont eu à s'en repentir ultérieurement. Ali Pacha... néglige, à son passage à Corfou, d'écraser Veniero très inférieur en forces. Il le retrouvera deux mois plus tard sur le champ de bataille de Lépante, où les Turcs seront battus. En 1740, on voit d'Antin, arrivant aux Antilles avec 14 vaisseaux, bientôt portés par des renforts au chiffre de 22, manquer l'occasion d'attaquer Vernon qui n'en avait que 7, de telle sorte qu'il laissait le temps à l'amiral anglais d'être renforcé un mois plus tard par les 25 voiles que Ogle lui amenait d'Angleterre. *À Minorque, La Galissonnière ne fait rien pour bloquer à Port-Mahon ou pour attaquer au large les 5 bâtiments de contre-amiral Edgecombe, qui s'échappent vers Gibraltar pour rejoindre Byng et qui figureront un mois après à la bataille du 20 mai 1756 sous Minorque.* Les 25 et 26 janvier 1782, de Grasse n'osa pas attaquer à fond, avec 26 vaisseaux, Hood qui se trouvait au mouillage de Saint-Christophe avec 22 vaisseaux. Il n'y eut qu'une canonnade insignifiante. Hood put prendre le large de nuit, le 15 février, sans être inquiété. Grasse devait le revoir deux mois après, aux Saintes. Peut-être regretta-t-il alors de ne pas l'avoir mis hors de cause quand il le pouvait... [Grasse récidiva le 9 avril à la Dominique où il négligea l'occasion de détruire l'avant-garde de Rodney]. Guichen et Cordoba bénéficient d'une supériorité, lorsqu'ils rencontrent, en 1781 au cours de leur croisière en Manche, Darby retiré au mouillage de Torbay. La position de celui-ci qui n'avait qu'une trentaine de bâtiments et qui avait affaire à une cinquantaine de navires alliés, était absolument critique. Attaqué, il était perdu. » Amiral R. Castex, « Théories stratégiques », Société d'édition géographique, maritime et coloniale, Paris, 1929, p. 206.

4 L'auteur de ce texte anglais, le capitaine Augustus Hervey, plus tard troisième comte de Bristol, a participé à la bataille. Il défendit Byng devant la Cour martiale. Aussi cherche-t-il ici à décrire les fautes de chacun afin de démontrer que tous ont leur part de responsabilité dans la défaite. Le secteur de la bataille se situait au sud-est de l'île de Minorque.



d'attaquer en ligne de bataille. Environ 11 navires anglais[5] étaient en formation face aux Français [10 gros navires et 4 petits] qui se mirent aussi en formation linéaire de bataille.

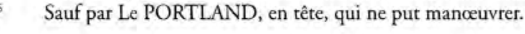
Constatant que les Anglais avaient réussi à s'approprier le vent, les Français durent se résoudre à attendre qu'ils veuillent bien attaquer. La flotte anglaise s'étendait vers l'Ouest, avant-garde séparée de l'arrière-garde. L'amiral donna l'ordre se serrer les rangs. Ce fut fait immédiatement[6]. Les deux lignes de bataille étaient désormais à 6 km l'une de l'autre.

Peu après 14 h, Byng donna le signal de l'attaque. Chaque vaisseau anglais devait se laisser porter sur le vaisseau français qui lui faisait face. Le contre-amiral Temple West, commandant en second après Byng, et son second Edgecombe, qui commandait Le LANCASTER, engagèrent la canonnade avec les Français, mais en restant encore trop loin pour que ce soit efficace. Lentement, les navires anglais s'approchèrent de la ligne française, incapable de faire mouvement vers les Anglais à cause du vent contraire.

Du centre [anglais], l'amiral Byng signala au DEPTFORD de quitter la ligne et de se mettre en réserve tactique. Le KINGSTON [capitaine William Parry, contre-amiral en 1762], au lieu de continuer à s'avancer vers les Français, s'arrêta. Le CULLODEN était trop loin de l'amiral et Le RAMILLIES trop exposé au feu français lorsque la bataille commença.



Exécution de l'amiral Byng sur le pont du MONARCH pour sa défaite par les Français
Archives de l'Université Laval



5 Sans compter les navires transformés en brûlots, dont celui de Hervey qui était assez vieux.

6 Sauf par Le PORTLAND, en tête, qui ne put manœuvrer.



Peu après que l'amiral n'ait commencé la bataille, L'INTREPIDE perdit son mât avant et, ainsi désemparé, dériva vers les autres navires à l'arrière. Cet accident força Le REVENGE et plusieurs autres à manœuvrer pour éviter une collision avec L'INTREPIDE, ce qui scinda durant quelques minutes la division du contre-amiral et celle de l'amiral. Les navires qui précédaient l'amiral reculèrent tous, ce qui obligea l'amiral à faire de même de peur d'être abordé. Le TRIDENT accrut la confusion en n'avançant pas avec l'amiral d'abord, en dépit des appels qui lui furent adressés. Hervey considéra cet incident comme la cause de la défaite des Anglais.

L'amiral fit de nouveaux signaux pour avancer et, toutes voiles dehors, ordonna au DEPTFORD de prendre la place vide de L'INTREPIDE et au CHESTERFIELD de serrer les rangs sur L'INTREPIDE ; mais les ordres n'étaient pas facilement perçus. Pendant tous ces événements, bien sûr, la canonnade faisait rage entre les deux flottes. Les deux navires de tête anglais, Le PORTLAND et Le LANCASTER furent bientôt nettement séparés du reste de la ligne anglaise. Déjà, toute l'avant-garde, qui menait un feu constant sur les Français, avait la mâture terriblement endommagée par les coups précis de l'artillerie française. Byng avait, à la nuit tombante, la détermination de continuer le combat le lendemain matin [selon le capitaine Hervey].

La nuit tomba sur cette situation.

L'aube arriva, très brumeuse. L'INTREPIDE et Le CHESTERFIELD n'étaient pas en vue. Le DOLPHIN et Le PHOENIX furent envoyés en reconnaissance pour rechercher ces deux unités pendant que le reste de la flotte anglaise réparait ses avaries. La flotte française, toujours incapable d'attaquer[7], surveillait de près afin qu'aucun renfort ne soit débarqué.

Le matin suivant, le 22, le commandant Hervey fut nommé commandant du DEFIANCE [60 canons] en remplacement d'un officier tué au combat. Dans l'après midi, L'INTREPIDE et Le CHESTERFIELD furent de nouveau repérés.

Le 23 au matin, la flotte anglaise continua d'attendre. Un Conseil de guerre général[8] fut convoqué pour le 24. Byng répéta sa mission : *secourir l'île de Minorque, et, au cas où une flotte française passerait le détroit de Gibraltar, envoyer un nombre adéquat de navires pour l'intercepter.* Certains officiers firent des commentaires négatifs sur l'absurdité de ces ordres de l'Amirauté. Le Conseil décida donc que si la flotte devait surveiller Gibraltar, vu que de nombreux navires avaient besoin de réparation et que Port-Mahon était déjà fortement investi par les Français, le mieux serait de retraiter vers Gibraltar, car en cas de défaite [anglaise] les Français risquaient d'aller attaquer Gibraltar aussi et de mettre cette base stratégique en péril. Il fut donc décidé d'abandonner le combat.

7 Rappelons qu'elle était *sous le vent*, c'est-à-dire que le vent l'éloignait de la flotte anglaise.

8 Pour les officiers de la Marine et de l'Armée de terre.



Pertes ◆Inconnues.

Conséquence de cette défaite anglaise: Byng commit une erreur capitale qui allait lui coûter la vie et l'honneur. Il aurait dû débarquer ses renforts pour la garnison assiégée de Port-Mahon avant la bataille afin d'être certain d'accomplir sa mission première. Battu, il décida de retraiter vers Gibraltar sans essayer de débarquer [d'une façon ou d'une autre] les renforts militaires ou de harceler les lignes de communications françaises entre Toulon et les Baléares. Devant cette défaite et ses graves conséquences[9], il servit de bouc émissaire et fut par la suite traduit en Cour martiale et fusillé en 1757. Il semble évident que cette erreur était plutôt attribuable au gouvernement anglais de Newcastle, lequel avait cédé aux pressions du lobby des marchands de garder trop de forces dans la Manche [et les meilleurs vaisseaux] afin de protéger la navigation marchande dans ce secteur. Les commandants H. Ward et F. Cornwall furent qualifiés de lâches durant le même procès. Ward fut mis en demi-solde en 1757 et Cornwall à la retraite.

SOURCES ET LECTURES : ◆*Concordia Discors : or, An argument to prove that the possession of Dunkirk, Port Mahon, Gibraltar, and other places by the English may be of worse consequence to these Nations than if they had still continued in the hands of the French and Spaniards. To which is added the history of standing armies*, Londres, 1712. ◆*An Account of the facts which appeared on the late enquiry into the loss of Minorca. From authentic papers*, by the Monitor, Printed for J. Scott ... Londres, 1757. ◆*Port-Mahon. La France à Minorque sous Louis XV, 1756-1763*, d'après les documents inédits des archives de France et des Baléares, Édouard Guillon, docteur-ès-lettres, Nouvelles archives des missions scientifiques et littéraires, T. 5, Paris, 1893. ◆*Les Amours Grenadiers, ou la Gageure Angloise, Petite Pièce en un acte par F. A. Quétant sur la prise de Port Mahon... avec la Musique*, Paris, Chez Duchesne, 1756.



Marins français: 1- aspirant et capitaine de corvette (1840); 2- matelot et infanterie de Marine (1840); 3- matelot et infanterie de Marine (1854).
in Larousse Universel en 2 volumes – Vol. II – @ Archives Larousse

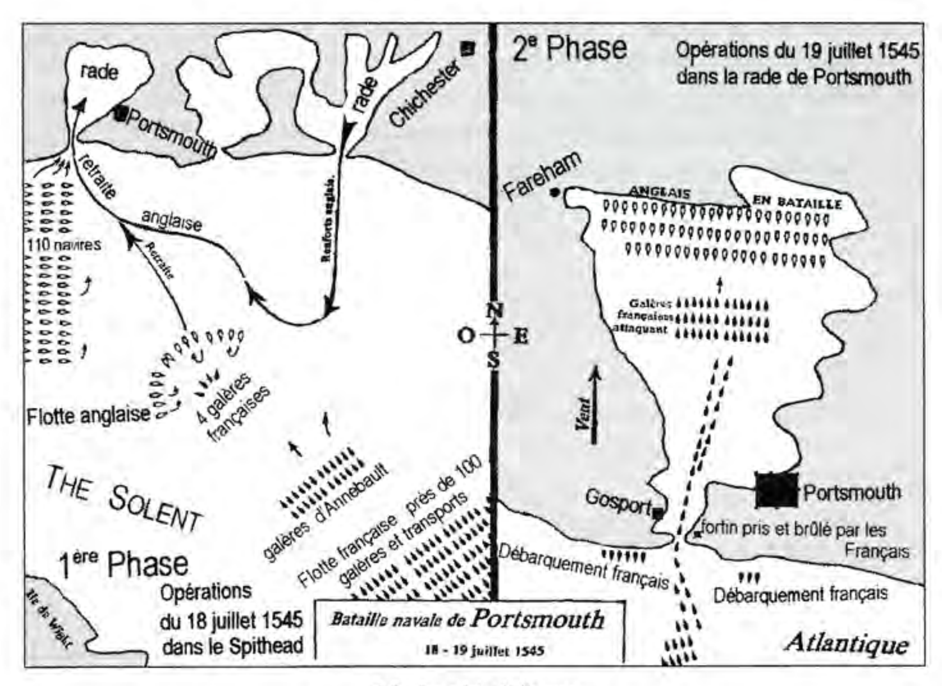
9 La perte de la base militaire de Port-Mahon pour les Anglais.



Portsmouth. *Bataille navale de*

Date de l'action: 18 juillet 1545.

Localisation: Port de guerre anglais situé au sud de l'Angleterre. Coordonnées géographiques: 50° 48' de latitude Nord et 01° 05' de longitude Ouest.



Collection privée de l'auteur

Conflit: La guerre entre la France et l'Empire de Charles Quint était momentanément arrêtée. Participation française à la guerre de l'indépendance de l'Écosse face aux ambitions annexionnistes de l'Angleterre.

Contexte: En 1545, François Ier avait fait le projet de s'emparer de l'île de Wight dans le secteur sud de Portsmouth.

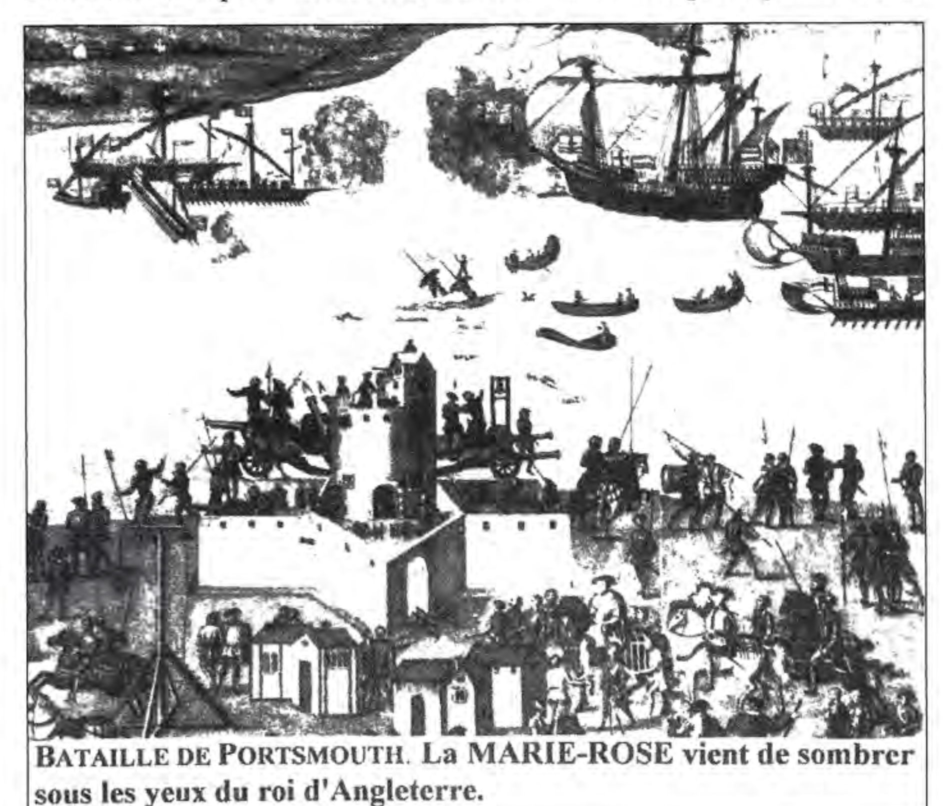
Chefs en présence ◆**La flotte anglaise** était commandée par l'amiral Sir John Dudley, baron de Lisle, amiral d'Angleterre depuis 1543. Le vice-amiral Sir George Carew et le capitaine Roger Grenville commandaient La MARIE-ROSE, l'unité la plus *modernisée* de cette flotte anglaise. En fait, ce navire de 700 tonnes avait 35 ans, mais il avait été dangereusement surchargé d'artillerie lourde. ◆**La flotte française** était sous les ordres de l'amiral Claude d'Annebault, baron de Retz.



Effectifs engagés ◆**Flotte anglaise**: 150 navires de guerre. ◆**Flotte française :** 140 navires[1].

Stratégie ou tactique: La flotte anglaise fut assiégée par l'escadre française, mais n'accepta pas une bataille générale. C'était Henri VIII lui-même qui avait eu l'idée, empruntée aux marines méditerranéennes, de monter de l'artillerie lourde sur les ponts inférieurs de La MARIE-ROSE, fleuron de l'Angleterre[2]. Ce navire, dont le destin fut si funeste, fit date dans la marine anglaise. Neuf ans plus tôt, La MARIE-ROSE avait été rénovée et son armement augmenté et modernisé. De gros canons de bronze avaient été ajoutés. De plus, sans compter son équipage de 415 marins, le vaisseau transportait 285 soldats lourdement armés et couverts d'armures[3].

Tout ce poids, qui n'avait pas été prévu lors de la conception du navire, fut la cause du chavirement. Alors que le navire virait abruptement afin d'utiliser l'autre batterie, un vent, pourtant modeste, inclina le vaisseau à tel point que les sabords



BATAILLE DE PORTSMOUTH. La MARIE-ROSE vient de sombrer sous les yeux du roi d'Angleterre.

Portsmouth City Hall Archives

1 Galères et transports de troupes.
2 Nommé d'après Marie Tudor, sœur du roi, dont le symbole familial était la rose.
3 Ce qui ajoutait 24 ou 25 tonnes supplémentaires au-dessus de la ligne de flottaison.



de la batterie basse s'approchèrent dangereusement du niveau de la mer puis disparurent. L'eau envahit aussitôt l'entrepont et le navire sombra en quelques minutes. Malheureusement, un détail tactique avait été ajouté aux défenses qui allait provoquer la perte de bien des victimes du côté anglais : un filet anti-abordage. Ce cordage, destiné à contenir les assauts des Français, bordait le bastingage sur une hauteur de 2,5 m à 3 m. Il devint un piège mortel pour les Anglais, pris comme dans une souricière. Lorsque, en pleine panique, les marins anglais tentèrent de quitter le navire chavirant, 30 seulement ne furent pas noyés sur les 700 hommes embarqués ; les seuls qui survécurent furent ceux qui se trouvaient dans les gréements et les tireurs perchés dans les nids-de-pie.

Des recherches sous-marines effectuées en 1970[4] révélèrent que les gros canons nouvellement embarqués étaient d'un type nouveau : contrairement aux canons de l'époque fabriqués de longues barres de métal forgées et soudées en cylindre, ils étaient faits d'une seule plaque de fer enroulée et ceinturée, tous les dix centimètres, par une vingtaine de grosses viroles [ou anneaux de cerclage] métalliques, dilatées par réchauffement puis refroidies en position. Entre ces anneaux étroits, des anneaux larges, cylindriques, doublaient l'épaisseur des plaques de métal. Ces canons devaient donc être plus puissants, puisque la déperdition de pression était moindre grâce à la plus grande étanchéité. Intéressante nouveauté : les culasses de compression étaient amovibles[5]. Les artilleurs les enlevaient, les chargeaient de poudre et de boulets de fonte ou de pierre et les remettaient en place. Les projectiles se fractionnaient à l'impact et explosaient ainsi en un bouquet de dangereux éclats antipersonnel. La section du tableau du British Museum[6] montre le début du combat : à gauche, la Marine royale n'est pas visible. On peut voir que quelques barques tentent de porter secours aux rares rescapés de La MARIE-ROSE qui vient de disparaître corps et biens, dont on aperçoit encore le sommet de deux mâts avec les couleurs d'Angleterre.

Résumé de l'action : Le 18 juillet 1545, la flotte anglaise était ancrée à l'entrée orientale du *Spithead*[7]. Le roi Henri VIII dînait avec son amiral à bord de La MARIE-ROSE lorsqu'il apprit que les Français arrivaient. Il débarqua précipitamment et la flotte appareilla. Le baron français de La Garde, envoyé en éclaireur avec quatre galères françaises, s'approcha et fut immédiatement enveloppé par 14 navires anglais. Mais il fut vite dégagé par l'amiral d'Annebault qui suivait avec d'autres galères au moment où le reste de la flotte anglaise sortait en masse de la rade de Chichester pour appuyer son avant-garde. Devant cette contre-

---

4 Et rapportées dans le *National Geographic Magazine* de mai 1983.

5 Quatre anneaux permettaient à quatre hommes de les soulever pour les approvisionner. À comparer au canon à lames conautriques décrit au siège de Châliers en 1380, 165 ans plus tôt.

6 Présenté dans la même revue de mai 1983.

7 Canal séparant l'île de Wight de Portsmouth, où la Royal Navy effectuait souvent ses revues navales, entre les deux guerres mondiales, au XX[e] siècle.



attaque, les Anglais retraitèrent bientôt en serrant la terre afin de s'abriter, sous les feux de Portsmouth, dans une rade protégée par des hauts-fonds qui ne laissaient pénétrer les navires qu'un à un par un chenal étroit et sinueux. Cette retraite soudaine, à la tombée de la nuit, mit fin à la première phase de la bataille.

Les navires français patientèrent sur place toute la nuit. Le 19 juillet 1545, au petit matin, la mer était calme. Les Français prirent encore l'initiative grâce au vent qui était pour eux. Les navires anglais, immobiles, furent violemment assaillis par les galères françaises qui les criblèrent de projectiles, sous les yeux du roi d'Angleterre immobile sur une falaise côtière. Il était resté pour encourager sa flotte. Après une heure de combat, l'énorme vaisseau anglais, La MARIE-ROSE, sombra en essayant de virer bord sur bord pour tirer de l'autre flanc. George Carew, son capitaine, périt avec ses hommes ; 30 seulement purent être sauvés.

Le GRAND-HENRI[8], vaisseau-amiral anglais de John Dudley, en dépit de ses 122 canons[9] et de ses 700 hommes d'équipage, était tellement avarié qu'il aurait aussi sombré sans l'aide de ses voisins. Puis le vent de terre se leva et la flotte anglaise fonça enfin sur les galères qui, profitant du même vent, regagnèrent la haute mer afin d'y attirer les Anglais. Moins longues que les galères françaises et donc plus maniables, les *roberges* anglaises[10] profitèrent du fait que les galères n'avaient pas d'artillerie de poupe[11] pour déclencher un tir fort précis de tous leurs canons sur cette partie de leur coque. Alors, l'amiral français d'Annebault, au large, signala d'avancer en bataille en direction de la flotte anglaise qui poursuivait les galères. Ce que voyant, la flotte anglaise fit demi-tour pour rétrograder rapidement derrière les écueils. Désireux de l'attirer hors de son refuge inaccessible, les galères françaises effectuèrent, dans un but tactique[12], trois débarquements simultanés en vue de l'ennemi. Léon Strozzi brûla un fortin qui battait les flancs des galères françaises. La Garde et le colonel-général d'infanterie, Jean de Taix, s'emparèrent d'un autre point d'appui, situé, lui, dans l'île de Wight.

Durant la nuit du 20 au 21, le vent avait forci, venant de l'Ouest et les navires français menaçaient de s'échouer sur les hauts-fonds de Chelsea et de Owers. Prévoyant que les Anglais ne sortiraient pas de la sécurité de leur refuge et que, par ailleurs, une tempête risquait de venir disperser ou, au pire, de mettre à mal la flotte française, l'amiral d'Annebault donna l'ordre d'abandonner le blocus de la Royal Navy, qui resta sur la défensive.

8 Il s'agit d'Henri VIII d'Angleterre, bien sûr.

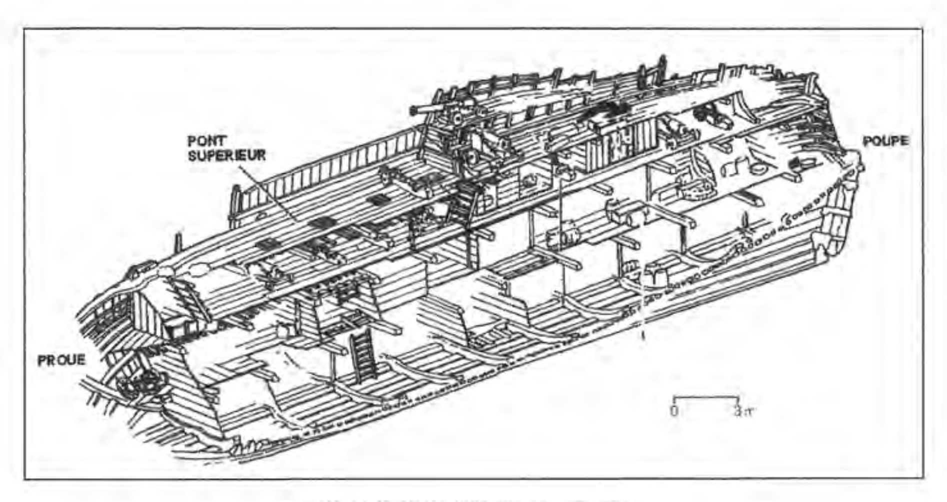
9 Ce qui en faisait l'un des vaisseaux les plus armés de l'époque, même si certaines pièces étaient d'un tout petit calibre.

10 « *Pinnaces* » en anglais.

11 Pour couvrir leurs arrières.

12 Pour détruire des batteries côtières.





L'épave du MARIE-ROSE telle que retrouvée
Portsmouth City Hall Archives

Pertes ◆Inconnues. La MARIE-ROSE seule perdit près de 700 hommes, noyés dans le chavirement et le naufrage.

Conséquence de cette défaite anglaise: Après l'abandon du blocus de la Royal Navy par les Français, la flotte anglaise, croyant à une ruse, resta longtemps encore dans son refuge, laissant les Français débarquer dans l'île de Wight pour la ravager en toute impunité.

SOURCES ET LECTURES : ◆*The Mary Rose. The Excavation and Raising of Henry VIII's Flagship*, Margaret Rule, préfacé par HRH The Prince of Wales, Éditions Windward, Leicester, 1982. ◆*The History of the French, Walloon, Dutch, and Other Foreign Protestant Refugees Settled in England, from the Reign of Henry VIII to the Revocation of the Edict of Nantes*, etc., John Southerden Burn, Longman & Co., Londres, 1846. ◆*How did Church Property pass from Catholics to Anglicans under Henry VIII, from Anglicans to Protestants under Edward VI, from Protestants back to Catholics under Mary; and again from Catholics to Protestants under Elizabeth.* A letter to the Rev. George Venables, etc., William Clement, Edit. M. Andrews, Londres, 1862. ◆*The History of the Life, Victorious Reign, and Death of K. Henry VIII. Containing an account of his wars and victories...* To which is added a compendium, of the life and reign of that glorious and pious prince King Edward the Sixth, H. Rodes, Londres, 1682. ◆*King Henry VIII's Mary Rose,* Alexander MacKee, Souvenir Press, Londres, 1973. ◆*The Anatomy of Neptune, from King Henry VIII to the Present Day,* par William Cuthbert et Brian Tunstall, G. Routledge & Sons, Londres, 1936.

Poulo-Aor. *Bataille navale de*

Date de l'action: 14 février 1804.

Localisation: Île de Pulau-Aur ou Pulo-Aor, à 160 km au nord-est de Singapour, à l'entrée des mers de Chine[1]. Cette île se trouve aujourd'hui en *Malaysia* (Malaisie). Coordonnées géographiques: 104° 30' de longitude Est et 02° 30' de latitude Nord.

Conflit: Guerres de la Révolution Française [1793 – 18 mai 1804]. Consulat, 10 novembre 1799 – 18 mai 1804 [*19 brumaire an VIII*].



Collection privée de l'auteur

Contexte: La guerre éternelle avait repris entre la France et l'Angleterre. La petite escadre de l'amiral Linois reçut pour mission d'aller croiser contre le commerce anglais *dans les mers des Indes*. Linois fit sa première sortie de l'île de France le 8 octobre 1803 avec le vaisseau MARENGO [74 canons], La BELLE-POULE [frégate de 40 canons], La SÉMILLANTE [frégate de 36] et la corvette Le BERCEAU, commandée par le lieutenant de vaisseau Halgan. Ces bâtiments portaient des troupes françaises destinées à renforcer les garnisons de l'île de la Réunion et de Batavia[2].

Chemin faisant, cette escadre captura de nombreux vaisseaux de commerce anglais. Puis elle s'arrêta à Sumatra, pénétra dans le détroit de la Sonde où les vaisseaux français capturèrent et brûlèrent deux navires et forcèrent des capitaines anglais à brûler six vaisseaux ainsi que des magasins remplis de riz, de poivre et... *d'opium*[3]. En chemin pour Batavia, les Français attaquèrent l'établissement

---

1 En venant de Jakarta par le détroit de Gaspar.

2 Aujourd'hui Jakarta, située dans l'ouest de l'île de Java, Indonésie, à l'époque colonie de la Hollande, laquelle était sous protectorat français.

3 Les commerçants anglais faisaient déjà secrètement le trafic de l'opium, commerce qui allait bien vite mener à la guerre anglo-chinoise, car le gouvernement chinois désirait interdire toute toxicomanie sur son territoire.



anglais de **Bencoolen**, sur la côte méridionale de Sumatra, capturèrent deux vaisseaux, en incendièrent plusieurs autres et infligèrent des dommages considérables aux Anglais. Mais cette attaque intempestive donna l'éveil aux Britanniques en ce qui concernait leur convoi de Chine alors que le secret était essentiel.

Le 12 décembre 1803, l'escadre arriva à Batavia, débarqua les troupes et y séjourna près d'un mois. Puis renforcée du brick hollandais L'AVENTURIER, l'escadre se dirigea vers la Mer de Chine afin d'intercepter *le grand convoi annuel de Chine* à destination de l'Angleterre. Par des marchands, Linois apprit qu'une escorte de deux vaisseaux et de deux frégates devait accompagner le convoi marchand. Le renseignement était faux, mais Linois en fut dupe.

Chefs en présence ◆**Marine nationale**: vice-amiral Linois. ◆**Anglais**: le capitaine Dance commandait le convoi.

Effectifs engagés ◆**Anglais**: vaisseaux marchands escortés de vaisseaux de guerre; en tout, 27 voiles dont 4 de guerre; 700 canons anglais contre 192 canons français. ◆**Marine nationale**: un vaisseau, deux frégates et deux bricks.

Stratégie ou tactique: Napoléon affirma un jour qu'une armée de cerfs conduite par un lion était plus redoutable qu'une armée de lions commandée par un cerf. Ce combat naval en est l'illustration presque parfaite. Les huit ou dix plus gros vaisseaux de l'East India Company hissèrent le pavillon à croix rouge de la Royal Navy, avec l'Union Jack au premier quartier, afin de faire croire aux Français qu'ils constituaient une escadre tout entière de la Royal Navy. Le combat de Poulo-Aor, au cours duquel des bateaux marchands anglais réussissent à tenir tête à des vaisseaux de guerre français[4], est à rapprocher de la bataille navale de Tranquebar, le 1er août 1758, au cours de laquelle sept vaisseaux de guerre de la Royal Navy ne parvinrent pas à s'emparer de huit vaisseaux marchands français soutenus par un seul vaisseau de guerre.

Résumé de l'action: Le 14 février au matin, les cinq navires étaient mouillés près de Poulo-Aor. Les vigies annoncèrent des voiles[5]. Persuadé qu'il s'agissait du convoi attendu, Linois leva l'ancre, fit tenir le vent à son escadre et la rangea en ordre de bataille. Si Linois n'avait pas commis d'erreur, il aurait pu s'emparer de ce convoi de 200 000 £ non escorté. Le capitaine Dance eut alors la présence d'esprit de faire hisser au mât de ses plus gros vaisseaux marchands le pavillon de la Royal Navy au lieu du drapeau rouge de la marine marchande. Ainsi, le convoi semblait solidement escorté. Les cinq bâtiments de la flotte anglaise s'en détachèrent pour venir reconnaître l'escadre française. Ces bâtiments se remirent ensuite à tenir le vent et se formèrent en ligne de bataille. À 17 h 30, Linois signala que son intention était

[4] Vaisseaux marchands anglais qui totalisaient tout de même 700 canons contre 192 français.
[5] Au nombre de 27.



d'éviter un combat de nuit et d'attendre le point du jour pour attaquer. Il manœuvra cependant pour tâcher de gagner le vent au convoi.

Le lendemain, les Français, avec leur seul vaisseau de ligne, se trouvèrent face à cinq « vaisseaux de ligne » anglais. Selon les renseignements de Linois, le convoi ne devait se composer que de 17 vaisseaux de l'East India Company, six *country-ships*, et le brick de guerre ; et l'amiral français dut conclure que les trois grands bâtiments supplémentaires qu'il apercevait devaient constituer l'escorte annoncée.

Durant la nuit, les navires français avaient gagné le vent aux Anglais et ne se trouvaient plus qu'à une portée et demie de canon ; mais le calme ne permettait pas de les rejoindre. Un Conseil de guerre français se prononça pour l'attaque. À 8 h, la brise commença de se lever. Le convoi anglais rangé sur deux lignes prit la route du Sud. Celle du vent était composée de huit ou dix bâtiments qui paraissaient destinés à protéger ou à défendre les autres. L'escadre française se dirigea donc, toutes voiles dehors, vers le convoi. Cinq bâtiments anglais s'avancèrent alors à sa rencontre et Linois, craignant de voir son escadre prise entre deux feux, revint au vent.

Vers midi, il manœuvra encore pour attaquer l'escorte anglaise. Mais cette dernière montra de nouveau qu'elle avait dessein de se défendre hardiment. Enfin, à 12 h 30, Le MARENGO tira les premiers coups de canon et l'engagement commença contre la « colonne de protection » renforcée des cinq vaisseaux d'escorte.

Le vaisseau anglais le plus avancé attendit les autres puis, tous ensemble, ils ouvrirent un feu d'enfer. Car quoique étant des vaisseaux marchands de la BEIC[6], ils étaient tous armés d'une puissante artillerie. En fait, le convoi anglais comptait environ 700 canons contre 192 pour les Français.

Les cinq vaisseaux anglais[7] qui avaient viré se joignirent à ceux qui combattaient les Français. Trois de ceux qui avaient, les premiers, pris part à l'action manœuvrèrent pour couper les Français de l'arrière tandis que le reste du convoi anglais, se couvrant de voile, commença à manœuvrer pour envelopper les Français. Se voyant sur le point de se faire encercler, Linois décida de profiter de la fumée qui l'entourait pour virer *lof pour lof* afin de venir sur bâbord ; puis filant vers l'Est-Nord-Est, il s'éloigna de la meute qui continua de poursuivre la division française jusqu'à 15 h en lui envoyant plusieurs bordées sans effet.

Ainsi, ironie du sort, le chasseur se faisait *chasser par un gibier qui avait été armé,* pour prendre une image moderne[8]. Linois avait été mis en fuite par une flotte marchande. Le cours de sa carrière n'en fut pas stimulé.

6 British East India Company.
7 Affichant les pavillons de guerre.
8 Mise à la mode par les chansons de Chantal Goya.





Encyclopédie ou *Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, de Diderot et d'Alembert.* SFU

Pertes ◆Nulles.

Conséquence de cette défaite française: La prise de ce convoi aurait porté un coup terrible au commerce anglais, aussi son arrivée en Angleterre, après cette action, fut-elle célébrée avec éclat. Le capitaine Dance qui avait organisé la défense reçut de nombreuses récompenses dont *l'Ordre du Bain* des mains du roi en personne. Il fut fait Pair d'Angleterre. La British East India Company accorda aux équipages des gratifications qui s'élevèrent à 50 000 livres, soit le quart de la valeur totale de la cargaison. Quant à Linois, il retourna à Batavia, bredouille et ridicule, et fut, par la suite, l'objet de lourds blâmes.

SOURCES ET LECTURES : ◆*Public correspondence. Intercepted Dispatches from India. Dispatches from the Marquis Wellesley, taken on board the Hope, by Rear-Admiral Linois* (Correspondance privée publiée dans le journal Le Moniteur), Londres, 1805. ◆*La France et l'Angleterre en Indo-Chine et en Chine sous le Premier Empire*, Extrait du « T'oung-pao », etc., Henri Cordier, Leide, 1903. ◆« La dernière compagne de l'amiral de Linois (1803-1806) », André Auzoux, extrait de la *Revue des études historiques, 1909-1910*, Éditions A. Picard et fils, Paris, sans date. ◆*La marine et les colonies sous le Premier Empire : journaux et souvenirs*, publié par F. Teissèdre, Librairie F. Paillart, Abbeville, 2000. [Contient des « Lettres inédites : 1806 » de l'amiral de Linois, « La défense de l'île de la Réunion en 1810 » du chef de bataillon Soleille, et le « Journal de la frégate "L'Aréthuse" : 1812-1814 » du chirurgien-major Félix Charyau.]

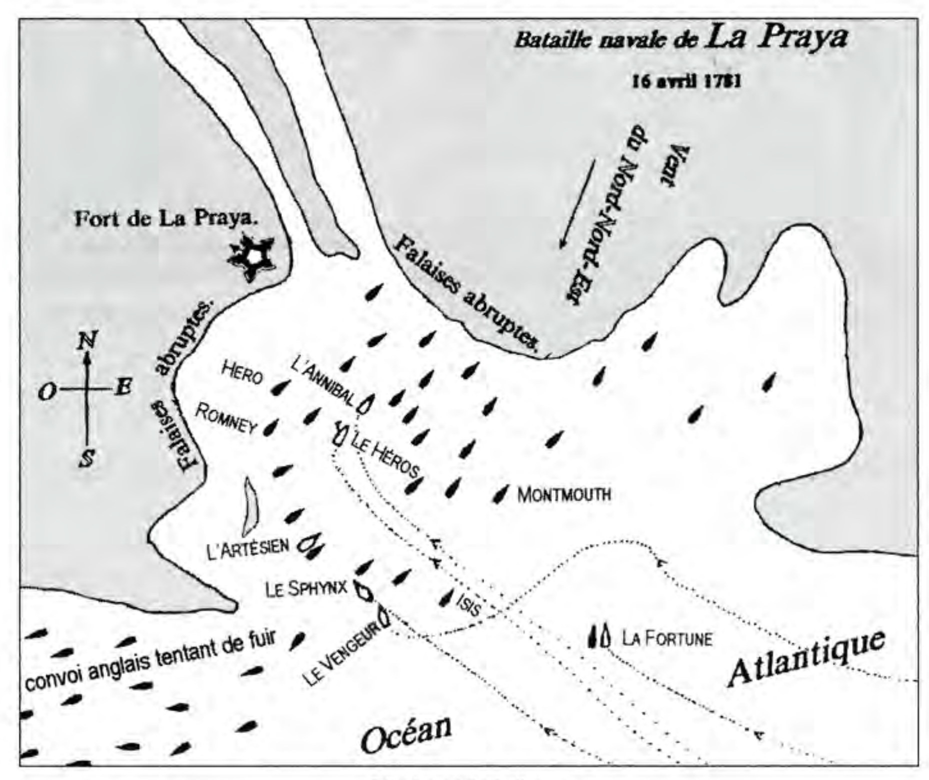
La Praya. *Bataille navale de*

Date de l'action: 16 avril 1781.

Localisation: Dans la baie de La Praya, dans l'île San Yago, une des îles du cap Vert. Coordonnées géographiques moyennes de l'archipel: 16° 00' de latitude Nord et 24° 00' de longitude Ouest.

Conflit: Guerre de l'Indépendance des États-Unis d'Amérique, 1775-1783.

Contexte: Suffren avait reçu l'ordre de transférer des troupes françaises au cap de Bonne-Espérance pour mettre ce secteur en état de défense contre l'amiral Johnstone qui allait l'attaquer[1]. La Praya [la plage] était un fort portugais, donc *neutre* par rapport à ce conflit. L'escadre française se dirigea vers le cap de Bonne-Espérance, mais le 11, L'ARTÉSIEN eut une voie d'eau et manqua d'eau douce, Suffren donna aussitôt l'ordre de se diriger vers la baie de La Praya. Le 16 avril, à 8 h 45, L'ARTÉSIEN [en tête] signala une flotte mouillée dans la baie.



Collection privée de l'auteur

[1] Le cap de Bonne-Espérance était hollandais et la Hollande avait déclaré la guerre à l'Angleterre.



Chefs en présence ◆**Marine royale** : le Bailli de Suffren. ◆**Royal Navy** : amiral Johnstone.

Effectifs engagés ◆**Royal Navy** : six vaisseaux de guerre escortant une puissante flotte de transports de troupes qui participa à la bataille. ◆**Marine royale** : trois transports de troupes et cinq navires de guerre dont une corvette. Le HÉROS [vaisseau-amiral, 74 canons], L'ANNIBAL [74 canons], L'ARTÉSIEN [64 canons], Le SPHYNX [64 canons], Le VENGEUR [64 canons] et La FORTUNE[2].



Caricature new-yorkaise montrant les Américains qui forcent, avec l'aide des Français, l'Angleterre à boire son propre thé. L'un des Français profite de la situation pour regarder sous sa robe.
Chicago Public Library

Stratégie ou tactique : Attaque surprise des Français. L'escorte française de la Marine royale s'engouffra dans un passage étroit bordé de vaisseaux de la Royal Navy, ce qui aurait pu se révéler un piège mortel pour tout chef moins déterminé et avisé que Suffren. La Praya n'était pas un port, mais un mouillage, une baie bordée d'une plage, et *commandée* par un fort portugais. Les Anglais avaient laissé une sorte de passage entre leurs deux groupes de navires : un passage en cul-de-sac d'environ 100 m de large. Les vaisseaux anglais formaient un vaste croissant le long du rivage du Nord au Sud. De chaque côté de ce passage, les navires anglais,

2 Une corvette de 16 canons.



à l'ancre, ne présentaient que leur avant ou leur arrière. S'ils avaient été embossés[3], ils auraient pu présenter leurs flancs armés de canons, mais n'étant que simplement ancrés, le vent du nord les avait fait pivoter et ils présentaient à ce couloir une extrémité à peine armée. Suffren qui entra dans ce couloir orienté vers l'Ouest pouvait canonner et prendre les Anglais en enfilade, par la proue à bâbord et par la poupe à tribord, et les Anglais pouvaient difficilement riposter, excepté par mousqueterie. Le tout fut complété par de nombreux abordages. Stratégiquement parlant, l'amiral et théoricien français Castex a décrit ainsi cette époque : « [...] Les côtes métropolitaines de la France et de l'Espagne ont joui pendant toute la guerre d'Amérique d'une quiétude totale. Jamais cependant nos forces navales ne se sont préoccupées, à la même époque, d'en assurer comme autrefois la protection directe. Bien mieux, elles ont passé de longues périodes sur la côte d'Espagne, se montrant même en Méditerranée, sans que pour cela notre littoral de la Manche et de l'Océan fut attaqué, pas même sous forme de bombardements comme au temps de la Ligue d'Augsbourg. La menace de nos forces de haute mer, tant en Europe qu'ailleurs, dirigée tant contre les communications que contre les territoires ennemis, avait protégé indirectement notre littoral. Elle réclamait de nos ennemis une vigilance qui ne leur laissait ni moyen ni liberté d'esprit pour envisager autre chose[4]. »

Résumé de l'action : À 9 h, Suffren ordonna le branle-bas de combat. Son HÉROS pénétra dans la baie et se trouva en face de l'escadre anglaise venue aussi se ravitailler et se regrouper. Elle était là depuis cinq jours. Les Français hissèrent leur flamme et ouvrirent le feu. L'ISIS anglais encaissa une bordée. Le HÉROS de Suffren n'était suivi à distance que par L'ANNIBAL. Le VENGEUR était encore loin et L'ARTÉSIEN plus encore, car il s'était laissé distancer. Le SPHINX, fort en retard, abandonna le touage[5] d'un gros navire de charge pour hâter le pas.

Suffren s'engagea donc dans le passage, cul-de-sac décrit plus haut, et commença à canonner et à jeter l'affolement général. Il tonnait des deux bords. À bâbord, il foudroya L'ISIS à 40 m, le ravageant de la proue au gaillard d'arrière. Par tribord, il s'en prit au MONTMOUTH dont il fit sauter le couronnement. Il recherchait le vaisseau-amiral anglais. L'ANNIBAL pénétra aussi à la suite de Suffren. Le HÉROS cargua enfin et jeta l'ancre. On ne lui avait pas encore répondu à coups de canons à cause de la panique. Par contre, les troupes de terre, fort nombreuses sur les navires anglais, s'étaient mises à mitrailler les marins français. L'amiral anglais Johnstone ne regagna pas son navire. Il escalada le premier venu pour diriger la bataille.

---

3 Ancrés aux deux extrémités, en proue et en poupe.

4 « Théories stratégiques », amiral Raoul Castex, Société d'édition géographique, maritime et coloniale, Paris, 1929, p. 169.

5 La remorque.



L'ANNIBAL [capitaine Trémignon], qui suivait Le HÉROS de Suffren, s'engagea à tribord, au vent du HÉROS, entre celui-ci et Le MONTMOUTH, dans l'espace de 30 m qui séparait Le HÉROS du navire anglais. La manœuvre était si impressionnante que la mousqueterie anglaise s'interrompit subitement et les *hourras* s'élevèrent, chez les Français comme chez les Anglais, quand L'ANNIBAL sortit du défilé. Il restait moins d'un mètre de chaque côté. Le HÉROS, qui venait de mouiller, tomba dans le vent comme les navires anglais et se mit à leur présenter le flanc. L'ANNIBAL l'imita, jeta l'ancre juste devant Suffren, si près que ce dernier fut obligé de filer du câble pour ne pas recevoir sur son beaupré la poupe de L'ANNIBAL lorsque celui-ci pivota sur son aire. Et la tuerie commença. La baie de la Praya devint rapidement une affreuse boucherie qui s'amplifia encore avec l'arrivée des autres navires français. La mousqueterie continua, mais fut couverte par la canonnade. Les commandements se faisaient pas gestes.

La bataille avait commencé à 11 h. Accablé de projectiles par dix navires anglais[6], Suffren tirait à tout rompre. Le VENGEUR s'était mis en troisième position. Il mouilla à tribord des combattants parce qu'il n'y avait plus de place près d'eux depuis que Le HÉROS et L'ANNIBAL avaient rempli le fond du cul-de-sac marin. Forbin, du VENGEUR, tenta donc de prendre entre deux feux les Anglais situés entre son vaisseau et les deux autres navires français au fond du cul-de-sac; à bonne distance pour ne gêner ni leur tir ni le sien. Arrivé au point choisi, il ordonna de carguer et de mouiller, mais dans le bruit infernal et l'épaisse fumée suffocante, il ne fut pas entendu et dériva vers le Sud de la baie où il resta un peu hors du combat, mais s'occupa utilement à bombarder les transports anglais qui s'enfuyaient vers le Sud. L'ARTÉSIEN entra à son tour dans le cul-de-sac, frôla l'arrière du HÉROS, lâcha sa bordée sur L'ISIS et le dépassa. Le capitaine de Cardaillac [L'ARTÉSIEN] vit un navire anglais canonner Suffren et lui accrocha le beaupré[7] en passant, mais à ce moment, Cardaillac fut tué. Son second, La Boissière, prit le commandement. Le beaupré du FORTITUDE se brisa, libérant L'ARTÉSIEN qui dériva. Huit marins français avaient déjà sauté à bord du FORTITUDE. Ils furent délivrés beaucoup plus tard, dans les Indes, lorsque Le FORTITUDE fut capturé par La FINE. La Boissière, nouveau commandant de L'ARTÉSIEN, se jeta sur un navire anglais sous voile, s'en empara à l'abordage puis l'entraîna vers le large. Le SPHINX, retardé par sa remorque [L'ESPÉRANCE], survint presque en fin d'action et comme le vent avait changé, ne put passer au vent des Anglais. Pourtant, une de ses bordées emporta la queue du pavillon du dernier vaisseau de guerre anglais. La FORTUNE [capitaine Lusignan] aborda L'INFERNAL, dernier anglais à l'Est, s'en empara, mais dut

6 Car les transports de troupes étaient bien entendu armés et participaient à la bataille, au canon et à l'arme à feu individuelle.

7 Celui de l'anglais FORTITUDE.



l'abandonner par la suite et sur ordre. Le HÉROS et L'ANNIBAL luttèrent donc seuls contre cinq vaisseaux de guerre et trois frégates, sans compter une quarantaine de transports plus faiblement armés mais faisant dangereusement meute[8].

Les Français devaient aussi faire face au fort portugais qui se mit à les bombarder, car ils avaient violé le territoire neutre du Portugal. L'ANNIBAL, dont la poupe avait pris feu, ripostait des deux bords, pendant que son second, Morard de Galles, luttait contre l'incendie. Le mât d'artimon et le grand mât de L'ANNIBAL furent abattus. Finalement, De Galles, quoique blessé, prit le commandement lorsque Trémignon tomba. Décidé à rompre le combat tant qu'il conservait un ultime mât, Suffren fit trancher son câble, mais il ne lui restait que cinq haubans sur un total de 34; L'ANNIBAL tendit alors ses haubans de secours. Mais en passant près de L'ISIS qui n'avait pu manœuvrer, L'ANNIBAL prit de plein fouet une entière bordée qui lui abattit son dernier mât. L'ANNIBAL, transformé en ponton flottant, fut alors remorqué par Le SPHINX vers l'extérieur de la baie en canonnant les Anglais. Pendant ce temps, une partie des vaisseaux anglais avait hissé les voiles et décroché vers le Sud.

Le combat avait duré une heure et trente minutes infernales. L'ARTÉSIEN [capitaine La Boissière], qui avait fait une prise anglaise [L'INFERNAL], reçut l'ordre de lâcher sa prise pour tenir les Anglais en respect pendant que L'ANNIBAL et les autres se réparaient. Mais trop pressé d'exécuter cet ordre, La Boissière abandonna L'INFERNAL avec son équipage de prise à bord [22 marins français], qui fut fait prisonnier par les Anglais. Pour cette erreur, il fut limogé de la Marine royale.

La bataille terminée, Suffren donna l'ordre au convoi français de passer sous le vent et de reprendre sa route vers le Sud. Quant aux navires de guerre, ils se mirent en ligne de bataille afin d'attendre les vaisseaux de guerre anglais de la baie. Le commodore Johnstone hésita, réunit un Conseil de guerre des capitaines, entre 13 h et 14 h 30, qui décida d'appareiller et d'abandonner le champ de bataille. À 15 h, ainsi, les Anglais sortirent enfin de la baie. Poursuivis par les navires français, ils se dirigèrent vers le convoi français qui voguait vers le Sud, comme s'ils voulaient l'attaquer [vers 16 h 30]. Mais les navires de guerre français se remirent en ligne de bataille et l'escadre anglaise n'attaqua pas, mais reprit sa retraite vers le Sud. La nuit tomba finalement. Les Français continuèrent tous feux allumés. Les Anglais profitèrent de l'obscurité pour disparaître.

À l'aube, l'horizon était vide. Trop avarié, Johnstone avait dû retourner, incognito, à La Praya pour réparer ses avaries.

Pertes ◆Lourdes de part et d'autre.

---

8 Et, de toute façon, extrêmement dangereux à cause des troupes de terre qui se trouvaient à bord et qui abreuvaient les Français d'un mortel nuage de projectiles de mousqueterie.



Conséquence de cette défaite anglaise : L'amiral Johnstone sera retardé de 16 jours pour réparer ses avaries. De plus, il arrivera au Cap à la fin du mois et, intimidé, n'osera pas, comme il en avait reçu la mission, attaquer le Cap de Bonne-Espérance où se trouvait l'escadre française. Il repartit pour l'Angleterre.

SOURCES ET LECTURES : ◆*Suffren et ses ennemis*, La Varende, Flammarion, Paris, 1967. ◆*La Manœuvre de La Praya, 16 avril 1781*. Étude politique, stratégique et tactique, d'après de nombreux documents inédits. Raoul Castex, Paris, 1912. ◆*History of the French in India*, Colonel G.B., Malleson, CSI, Editions John Grant, Édimbourg, 1909. ◆*Le bailli de Suffren*, Just-Jean-Étienne Roy, Fr. Joubert, Éditions Mame et fils, Tours, 1879. ◆*Vie de Suffren*, Bescherelle aîné, Éditions Ardant, Limoges, 1873. ◆*Hier Suffren*, Raymond d'Unienville, Éditeur S.l., Port-Louis [île Maurice], 1979. ◆*Suffren dans l'Océan Indien*, Claude Des Presles, Éditions Economica, Paris, 1999. ◆*Suffren, l'Amiral Satan*, Frédéric Hulot, Imp. SEPC, le Grand livre du mois, Paris, 1994. ◆*Suffren, héros de l'Inde*, Gustave-Joseph-Henri Landrieu [anagr. G. de Raulin], Édition J. Susse, Paris, 1944.

Provédien. *Bataille navale de*

Date de l'action: 12-13 avril 1782.

Localisation: Le champ de bataille était situé à 8 km au large de la côte du Sri Lanka [Ceylan] ; il porte le nom d'*îlot de Provédien.* Coordonnées géographiques approximatives : 09° 30' de latitude Nord et 81° 00' de longitude Est.

Conflit: Guerre de l'Indépendance américaine [5 septembre 1775 – 3 septembre 1783, Traité de Paris].

Contexte: Des Français aidaient Hyder Ali à résister à la mainmise anglaise sur les Indes.

Stratégie ou tactique: Au début, deux lignes de bataille parallèles. Puis grand désordre, à tel point qu'on évoqua longtemps « un désordre à la Provédien ». La première formation s'étendait en direction nordet et la deuxième, en direction suroît[1], bordée du large, et ensuite bordée de terre alors que la côte était inconnue pour les Français, mais bien connue par les Anglais.

Durant cette bataille, comme à Sadras, Tromelin, soit par lâcheté soit par esprit de vengeance[2], laissa l'escadre française se battre seule et empêcha sa division de participer au combat.

MARINE ROYALE		
Ligne française, *au vent*	**Canons**	**Commandants**
1] Le VENGEUR	64	Forbin
2] L'ARTÉSIEN	64	Maurville
3] Le PETIT-ANNIBAL [prise anglaise]	50	Morard de Galle
4] Le SPHINX	64	Du Chilleau
5] Le HÉROS	74	amiral Suffren
6] L'ORIENT	74	Des Pallières
7] Le BRILLANT	64	Saint-Félix
8] Le SÉVÈRE	64	Cillart
9] L'AJAX	64	Bouvet
10] L'ANNIBAL	74	De Tromelin
11] Le FLAMAND	50	De Cuverville
12] Le BIZARRE	64	De Lalandelle
quelques frégates		
TOTAL : 12 vaisseaux de ligne		

1 Sud-Ouest.
2 Et se sentant protégé par sa puissante famille.



ROYAL NAVY			
	Ligne anglaise, *sous le vent*	**Canons**	**Commandants**
a]	The EXETER	64	King
b]	The SULTAN	74	Watt
c]	The EAGLE	64	Reddel
d]	The BURFORD	74	Reiner
e]	The MONTMOUTH	64	Alms
f]	The SUPERB	74	Amiral Hugues
g]	The MONARCH[3]	74	Gell
h]	The MAGNANIME	64	Wolseley
i]	The ISIS	56	Lumley
j]	The HERO	74	Hawker
k]	The WORCESTER	54	Wood
TOTAL : 11 vaisseaux de ligne			

À 14 h, le 12 avril, les deux flottes étaient alignées dans un axe Sud-Nord. ◆La ligne anglaise naviguait *sous le vent.*

Chefs en présence ◆**Anglais** : Hugues. ◆**Français** : Suffren.

Effectifs engagés ◆**Français** : douze vaisseaux avec 2 250 hommes ◆**Anglais** : onze vaisseaux.

Résumé de l'action : Le 12 avril au matin, les deux lignes de batailles naviguaient parallèlement à 12 km l'une de l'autre. La ligne de bataille anglaise, orientée Sud-Nord et plus rapprochée de la côte, était sous le vent par rapport aux Français. Mais le vent d'est demeurait instable et laissait présager un grain.

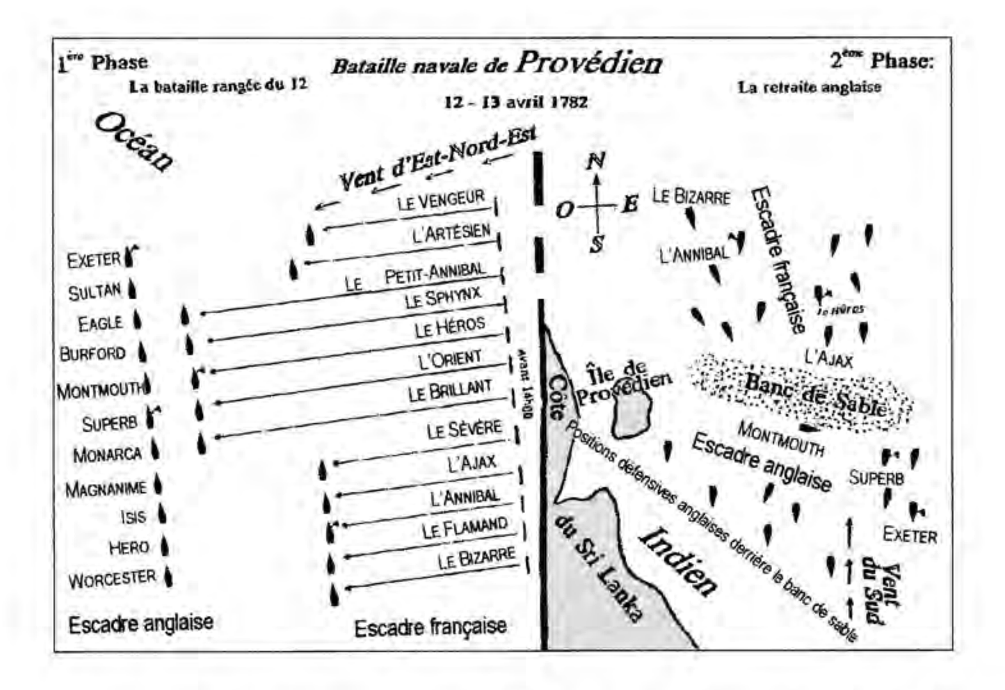
Suffren commença donc à se rapprocher de la ligne anglaise jusqu'à portée de pistolet. Quant au dernier vaisseau français, Le BIZARRE, il reçut l'ordre de contourner l'arrière-garde anglaise et de la remonter par l'Ouest afin de prendre les vaisseaux anglais entre deux feux. Les Français étaient désormais à 8 km de la terre. Suffren devina que les Anglais voulaient remonter jusqu'à la pointe Nord du Ceylan pour s'esquiver vent arrière par le détroit. Aussi, sans plus attendre, arriva-t-il sur l'Ouest à portée de pistolet des Anglais et commença-t-il à les attaquer en se redressant et en présentant à l'ennemi le flanc bâbord.

En exécutant cette manœuvre, Le VENGEUR et L'ARTÉSIEN se redressèrent trop en avant de l'escadre anglaise. Les Anglais commencèrent à les canonner mais de trop loin ; les boulets tombaient à l'eau. Vers midi, il était évident que l'ordre de progression avait été mal exécuté par l'arrière-garde et l'avant-garde

3 The MONARCH s'épelle aussi MONARCA.



françaises. Seul le centre de la ligne de bataille française naviguait à portée de pistolet. Les autres, avec le capitaine Tromelin, avaient refusé de s'approcher[4] et canonnaient de loin sans aucune efficacité. Sept vaisseaux français restaient donc inutiles, les cinq d'arrière-garde et les deux de tête.



Au centre, les navires amiraux HÉROS et SUPERB se déchaînaient l'un contre l'autre. Bataille d'amiraux, Hugues en grande tenue et Suffren débraillé comme un pirate. Suffren, à bord du HÉROS, incendia Le SUPERB et se jeta sur Le MONTMOUTH après avoir ordonné à L'ORIENT de continuer l'attaque sur Le SUPERB qui essayait avec peine d'éteindre ses incendies.

Pendant ce temps, l'artillerie du HÉROS abattait l'un après l'autre tous les mâts du MONTMOUTH : le mât de hune arrière, puis le mât d'artimon et, enfin, le grand mât qui tombèrent avec un immense fracas. Ce fut la panique à bord du MONTMOUTH qui quitta la ligne anglaise et, désemparé, se mit à tournoyer. Voyant que les Français s'apprêtaient à l'arraisonner, Le SUPERB, qui avait réussi à éteindre ses incendies, remonta en ligne et s'interposa courageusement

[4] Soit par opposition à Suffren que Tromelin détestait, soit par lâcheté. Il déshonora par son action sa famille qui dut changer de nom ; ce qui était facile pour les aristocrates qui cumulaient les noms de toutes leurs propriétés. Par contre, une petite île [1 km²] de l'océan Indien a gardé son nom, à l'est de Madagascar, par 15° 52' de latitude Sud et 54° 25' de longitude Est. Dans l'île, une piste d'envol et une station météorologique automatique. La France perpétue ainsi le souvenir de ses lâchetés.



entre Le HÉROS et Le MONTMOUTH, entièrement dévasté et réduit à l'état de ponton flottant. Le HÉROS ayant enfin été touché lui aussi, L'ORIENT se jeta sur Le SUPERB qui lui incendia sa grande voile. Le BRILLANT intervint et permit à L'ORIENT de s'éteindre. Le HÉROS manœuvra afin de s'abriter derrière Le MONTMOUTH et de s'éteindre à son tour.

Finalement, Tromelin [et le reste de l'escadre française] finit par s'approcher vers 15 h 45 ; l'amiral anglais donna alors l'ordre à l'escadre anglaise de se dégager et de décrocher. Suffren manœuvra aussitôt pour poursuivre les Anglais ; mais à 17 h, Le HÉROS perdit son petit hunier. Se voyant hors d'état de manœuvrer efficacement, l'amiral Suffren sauta dans un canot et, à force de rame, se dirigea vers L'AJAX qui devint son navire-amiral. Après quoi, l'amiral français reprit la tête de la poursuite de l'escadre anglaise qui tentait de se mettre sous la protection de la côte bien connue d'eux seuls, dans les parages de l'île de Provédien, derrière des bancs de sable. La bataille avait duré cinq heures et douze minutes. L'orage, qui avait menacé toute la journée, éclata, précipitant la chute du jour. Peu après 17 h, L'AJAX toucha un des nombreux et dangereux bancs de sable et Suffren donna l'ordre d'abandonner la poursuite.

Réfugié derrière ses bancs de sable et humilié, l'amiral anglais refusa l'échange de prisonniers que lui proposait Suffren, préférant abandonner ses propres prisonniers aux mains des Français.

Les deux escadres restèrent face à face quatre jours. L'escadre de la Royal Navy derrière les bancs de sable et les Français en mer libre. Le 17 au matin, Suffren proposa aux Anglais une nouvelle bataille en eau profonde, mais l'amiral anglais refusa. Alors, les vaisseaux français canonnèrent les Anglais deux jours complets, le 17 et le 18, espérant les forcer à sortir de leur retraite. Mais la Royal Navy, humiliée, préféra supporter ce bombardement à distance plutôt que d'accepter un combat rapproché.

Le 19, voyant qu'il ne parviendrait pas à les faire sortir, Suffren appareilla en jurant et prit le chemin de *Baticoala*[5], sur la côte orientale du Sri Lanka[6].

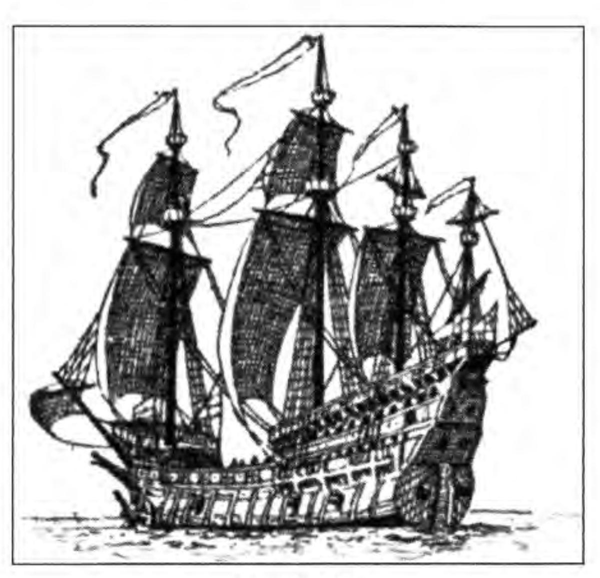
Les Français partis, l'escadre anglaise regagna Trinquemalé.

Pertes ◆**Français** : cinq officiers tués, 220 hommes tués ou blessés ; 1/10 des effectifs. ◆**Anglais** : Le SUPERB, navire-amiral anglais, et Le MONTMOUTH furent fortement avariés. Pertes humaines équivalentes.

Conséquence de cette défaite anglaise : La Bataille de Trinquemalé eut un effet désastreux sur le moral des équipages de la Royal Navy dans les Indes, quoique les historiens anglais se soient efforcés de minimiser la portée de cet engagement naval.

5 Un petit fort de rivière où les Hollandais avaient construit un poste, à 120 km au sud de Trinquemalé.
6 Autrefois Ceylan.





Caraque (XVe siècle)
in Larousse Universel en 2 volumes – Vol. II – @ Archives Larousse

SOURCES ET LECTURES : ◆*Suffren et ses ennemis*, La Varende, Flammarion, Paris, 1967. ◆*Hier Suffren*, Raymond d'Unienville, Éditeur S.l., Port-Louis [île Maurice], 1979. ◆*Suffren dans l'Océan Indien*, Claude Des Presles, Éditions Economica, Paris, 1999. ◆*Suffren, l'Amiral Satan*, Frédéric Hulot, Imp. SEPC, le Grand livre du mois, Paris, 1994. ◆*Suffren, héros de l'Inde*, Gustave-Joseph-Henri Landrieu [anagr. G. de Raulin], Édition J. Susse, Paris, 1944. ◆*History of the French in India*, Colonel G.B., Malleson, CSI, Editions John Grant, Édimbourg, 1909. ◆*Le bailli de Suffren*, Just-Jean-Étienne Roy, Fr. Joubert, Éditions Mame et fils, Tours, 1879. ◆*Vie de Suffren*, Bescherelle aîné, Éditions Ardant, Limoges, 1873.

Quinze-Vingt. *Bataille navale des*

Autres noms: Bataille navale du Ferrol; Bataille navale du 22 juillet.

Date de l'action: 22 juillet 1805.

Localisation: Le secteur de la bataille est situé au large de l'Espagne du Nord, à 200 km à l'ouest du Ferrol ou du cap Finisterre. Le nom de la bataille vient du nombre de vaisseaux: « Quinze » anglais et « Vingt » franco-espagnols. Coordonnées géographiques du champ de bataille: 43° 30' de latitude Nord et 10° 30' de longitude Ouest.

Conflit: Guerres du Premier Empire [18 mai 1804 – 1814 et 1815]. Troisième coalition, du 8 avril 1805 au Traité de Presbourg, 26 décembre 1805.

Contexte: L'empereur Napoléon Ier voulait la maîtrise de la Manche durant trois jours seulement afin d'envahir l'Angleterre à partir du camp de Boulogne. C'était justement ce que ne pouvait se permettre le peuple anglais sous peine de tomber sous la botte française et de se retrouver annexé à l'Empire français comme les autres Européens. Plusieurs escadres anglaises surveillaient les ports français. Calder bloquait **Le Ferrol**, port de guerre situé en Galice espagnole, où mouillait l'escadre de Gourdon. L'amiral Stirling surveillait le port de **Rochefort**, où se trouvait Missiessy et ses navires. Cornwallis gardait un œil vigilant sur l'escadre de Ganteaume à **Brest**. Nelson bloquait Villeneuve à **Toulon**. Mais cela n'empêcha pas une escadre de sortir de Brest et d'aller vers les Antilles où elle enleva un convoi anglais de quatorze marchands escortés par une corvette qui s'enfuit dès le début de l'interception. Au retour de Villeneuve des Antilles, il rencontra l'escadre de Calder renforcée de celle de Stirling venue de Rochefort.

Chefs en présence ◆**Royal Navy**: l'amiral Robert Calder. ◆**Marine impériale et Marine espagnole**: le contre-amiral Pierre, Charles, Jean-Baptiste, Silvestre de Villeneuve[1]; l'amiral Gravina.

Effectifs engagés ◆**Franco-Espagnols**: 19 vaisseaux, **1.** L'ARGONAUTA [80 canons] **2.** Le TERRIBLE [74 canons], **3.** L'AMERICA [64 canons], **4.** L'ESPAÑA [64 canons], **5.** Le SAN-RAFAËL [80], **6.** Le FIRME [74], **7.** Le PLUTON [74], **8.** Le MONT-BLANC [74], **9.** L'ATLAS [74], **10.** Le BERWICK [74], **11.** Le NEPTUNE [80], **12.** Le BUCENTAURE [80], **13.** Le FORMIDABLE [80], **14.** L'INTRÉPIDE [74], **15.** Le SCIPION [74], **16.** Le SWIFTSURE [74], **17.** L'INDOMPTABLE [80], **18.** L'AIGLE [74], **19.** L'ACHILLE [74]. *Frégates*:

[1] Amiral français (1763-1806) né à Valensoles en Provence le 31 décembre 1763. Il entra dans la Marine royale comme « garde du Pavillon ».



L'HORTENSE [40], L'HERMIONE [40], La CORNÉLIE [40], La DIDON [40], Le RHIN [40], La SYRÈNE [36], La THÉMIS [36] et Le FURET [28]. *Cotre*: L'ARGUS [16]. ◆**Royal Navy**: 15 vaisseaux de ligne, deux frégates, un cotre et un lougre. **a)** The HERO [74 canons], **b)** The AJAX [80 canons], **c)** The TRIUMPH [74 canons], **d)** The BARFLEUR [100 canons], **e)** The AGAMEMNON [64 canons], **f)** The WINDSOR-CASTLE [100 canons], **g)** The DEFIANCE [74 canons], **h)** The PRINCE OF WALES [100 canons], **i)** The REPULSE [74], **k)** The REASONNABLE [64], **l)** The GLORY [100], **m)** The THUNDERER [74], **n)** The MALTA [80], **o)** The DRAGON [74], **p)** The WARRIOR [74], **q)** *Frégates*: The EGYPTIAN et The SYRIUS, **r)** *cotre* The FRISK, **s)** *lougre* The NILE.

Stratégie ou tactique: Ce fut une bataille d'aveugles. À l'aube, la brume commençait déjà à empêcher quiconque de voir le moindre ennemi. Les deux antagonistes ne purent s'entrevoir qu'au cours de rares trouées de brume et de fumée. Ce fut initialement une canonnade en lignes parallèles. Ce combat paraissait devoir ressembler à ceux livrés au cours des guerres précédentes : en lignes parallèles, les deux escadres se canonnant pendant des heures en s'infligeant des avaries à peu près égales. Dans ce genre d'affrontement, la victoire appartenait alors à celui qui restait le plus longtemps sur le champ de bataille. À la bataille des Quinze-Vingt, les deux flottes combattirent à demi-portée de canon, distance beaucoup trop grande pour obtenir de l'artillerie ces terribles effets qui obligent un vaisseau à amener son pavillon. La canonnade, commencée vers 17 h, fut très vive. La flotte au vent, qui ne pouvait à cause de la brume profiter des avantages d'y être, en subit les inconvénients : ses vaisseaux désemparés tombaient en dérivant dans la ligne ennemie qu'ils n'apercevaient qu'au dernier moment quand il était trop tard. Cela arriva à la flotte franco-espagnole et la brume empêcha Villeneuve de s'en apercevoir. Le dérangement causé dans la ligne de la flotte combinée franco-espagnole par la dérive de trois vaisseaux et par les mouvements du PLUTON creusa de grands trous dans la ligne française et, de ce fait, exposa les autres à de rudes attaques en tenaille, car l'ennemi s'infiltrait dans ces trouées pour contourner la ligne.

Paradoxalement, la victoire française des Quinze-Vingt entraîna la victoire anglaise de Trafalgar, car Villeneuve n'ayant poursuivi les Anglais que tardivement, Napoléon décida de le limoger. Or, Villeneuve voulut tenter le tout pour le tout avant d'être relevé de ses fonctions par l'amiral Rosily que Paris envoyait à Cadix. S'il avait remporté la victoire à Trafalgar, il aurait redoré son blason et sa côte d'amour auprès de Napoléon. Il joua donc les flottes françaises et espagnoles sur un coup de dé, perdit et fut... assassiné, sans doute en représailles.

Résumé de l'action: Le temps était extrêmement brumeux le jour ou les flottes des amiraux Villeneuve et Calder se rencontrèrent et des deux côtés, on eut de la

peine à reconnaître les forces de l'ennemi. Cependant, on manœuvra de part et d'autre pour se rejoindre. Quelques éclaircies permirent par intermittence de s'entrevoir durant la journée. Villeneuve profita de ces rares moments pour effectuer les signaux nécessaires. Il fit former sa flotte sur une ligne du convoi. Les vaisseaux espagnols prirent la tête de la colonne française et l'amiral Gravina vint se placer en chef de file. Les Anglais avaient formé la leur et s'avançaient au plus près du vent, à contre-bord de la ligne française.

Cette manœuvre donna lieu de supposer qu'ils voulaient attaquer l'arrière-garde de la flotte combinée franco-espagnole. Villeneuve fit donc virer ses vaisseaux vent arrière.

Les manœuvres de Villeneuve firent croire à Calder qu'il allait avoir sa ligne coupée par les Franco-espagnols qui avaient l'avantage du vent. Il s'empressa donc de manœuvrer lui même et le combat s'engagea au même bord.

Ce combat paraissait devoir ressembler à la plupart de ceux livrés dans les guerres précédentes où deux flottes en lignes parallèles se canonnaient pendant plusieurs heures sans aucun autre résultat que de s'infliger des avaries à peu près égales; la victoire appartenait à celui qui restait le dernier sur le champ de bataille. Ici, les deux flottes combattaient à demi-portée de canon, distance beaucoup trop grande pour obtenir de l'artillerie ces terribles effets qui obligent un vaisseau à amener son pavillon. La canonnade, commencée vers 17 h, fut très vive. À 17 h 30, un gros trois-ponts anglais de 110 canons se trouva hors de sa ligne et attaqua L'INTRÉPIDE[2] placé vers le centre. Mais malgré sa grande supériorité en artillerie, il se trouva tellement maltraité par le vaisseau français qu'il fut obligé de décrocher. Il ne reprit plus part au combat. Perronne fut tué.

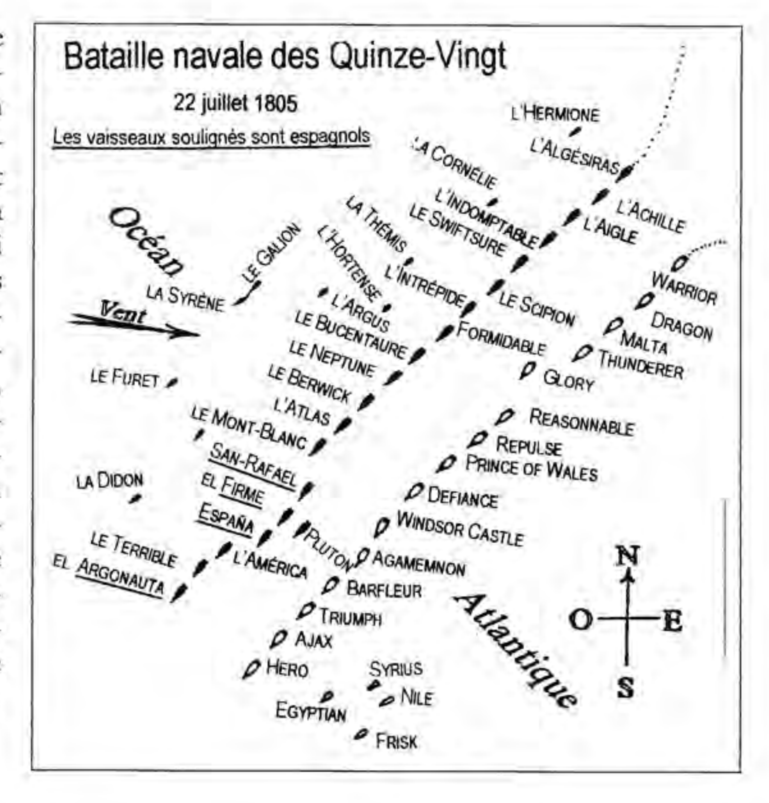
À la tête et à la queue, les Anglais se heurtèrent à forte opposition, mais la flotte *au vent*, qui ne pouvait, à cause de la brume, profiter de cet avantage, dut en subir les inconvénients: le principal étant celui de voir ses vaisseaux désemparés tomber en dérivant dans l'invisible ligne ennemie. Cela arriva à la flotte espagnole et la brume empêcha Villeneuve de s'en apercevoir et d'y porter remède. Cependant, des tentatives furent faites par d'autres; ainsi, vers 18 h, le capitaine Cosmao, commandant Le PLUTON, s'aperçut que le vaisseau espagnol Le FIRME, démâté de son artimon, de son grand mât et de son petit mât de hune, dérivait irrésistiblement vers la ligne anglaise. Le PLUTON quitta alors la ligne française et vint se placer entre les vaisseaux anglais et Le FIRME. Une furieuse canonnade commença entre les Anglais et Le PLUTON.

Bientôt, seul à combattre contre plusieurs navires anglais, car aucun bâtiment espagnol ne se porta à son aide, Le PLUTON regagna la ligne française, abandonnant à son sort l'espagnol qui tomba entre les mains des Anglais.

2 Capitaine Perronne, 74 canons.



Un autre navire espagnol, Le SAN-RAFAÈL, fut pris en dérive entre les deux lignes de bataille. Il fut perdu de vue dans la brume et tomba aussi entre les mains des Anglais. Un autre bâtiment espagnol maltraité, L'ESPAÑA, dériva aussi dans le no-man's-land. Le PLUTON, décidément bon samaritain, quitta encore une fois la ligne française pour lui prêter main-forte et l'empêcha de tomber entre les mains des Anglais.



Le dérangement causé dans la ligne de la flotte combinée franco-espagnole par la dérive des trois vaisseaux mentionnés et par les mouvements du PLUTON[3] exposa Le MONT-BLANC et L'ATLAS à de rudes attaques. L'ATLAS, surtout, fut fortement engagé et un boulet anglais fit sauter des caisses de cartouches contenues dans le coffre qui servait de banc de quart, blessant grièvement le capitaine Rolland. Comme plusieurs navires anglais continuaient de mettre L'ATLAS en danger, Le NEPTUNE [capitaine Maistral] vint l'aider à repousser ses assaillants.

À 20 h 30, la nuit s'ajouta à la brume et le combat baissa d'intensité. Le feu diminua graduellement et cessa entièrement à 21 h.

Toute la nuit, les deux escadres restèrent sur le champ de bataille, prêtes à reprendre le combat le lendemain matin. Mais, le 23, au point du jour, le temps était encore brumeux. À 7 h, la brume se leva enfin et les Français aperçurent la flotte anglaise à 15 km sous le vent, en train de décrocher en désordre. La frégate DIDON qui était allée reconnaître les Anglais, signala que leurs vaisseaux avaient beaucoup d'avaries et que trois d'entre eux étaient remorqués. Villeneuve avertit

3 En creusant de grands trous dans la ligne française.



Gravinas qu'il avait l'intention de poursuivre la flotte anglaise et d'engager une bataille décisive; aussi, à midi, toute la flotte combinée se mit en chasse après les Anglais, mais le soir les Français n'avaient gagné qu'une lieue sur l'escadre anglaise.

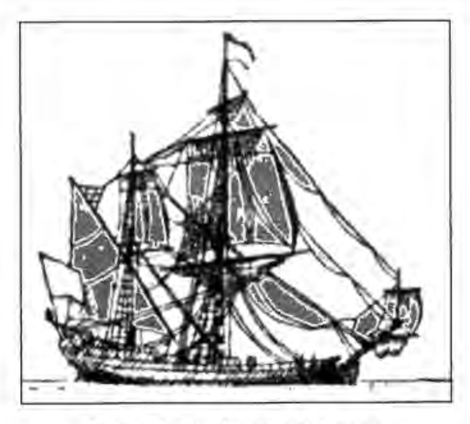
Le 25, le vent devint violent et la mer démontée; aussi Villeneuve décida d'abandonner la chasse pour relâcher à Vigo avant le gros de la tempête.

Pertes ◆Plusieurs centaines de tués de part et d'autre.

Conséquence de cette défaite anglaise: L'amiral Calder fut rappelé en Angleterre pour s'expliquer sur les causes de sa fuite devant l'escadre française. Il passa en Cour martiale et ne fut acquitté que parce qu'il réussit à prouver que son escadre avait tellement subi d'avaries au cours de la bataille qu'il lui avait été impossible de la renouveler le lendemain.

De son côté, l'amiral Villeneuve, qui, quoique maître du champ de bataille, avait attendu midi le lendemain du combat pour se lancer à la poursuite des Anglais, perdit la confiance des marins français et surtout celle de l'Empereur qui prit la décision de le faire relever de ses fonctions. Il tâcha donc de se racheter en livrant, trois mois plus tard, la fameuse bataille du cap Trafalgar. Mal lui en prit, car cette fois, l'amiral Calder ayant été limogé lui-aussi, il dut faire face au plus grand amiral que l'Angleterre n'ait jamais engendré: Nelson.

SOURCES ET LECTURES: ◆*The Life of Lord Nelson*, par Robert Southey, Edit. H. Chapman Niagara-on-the-Lake [Ont.], 1831. ◆*La Mort de l'amiral Villeneuve et le sergent Guillemard*, André Vovard. Impr. de Levé, Paris, 1910. ◆*Minutes of the Proceedings at a Court Martial, assembled on board His Majesty's Ship Prince of Wales, in Portsmouth Harbour, on [...] the 23d day of December, 1805, and the three following days, for the trial of Sir Robert Calder, Bart.*, Éditions J. C. Mottley, Portsmouth, 1806.



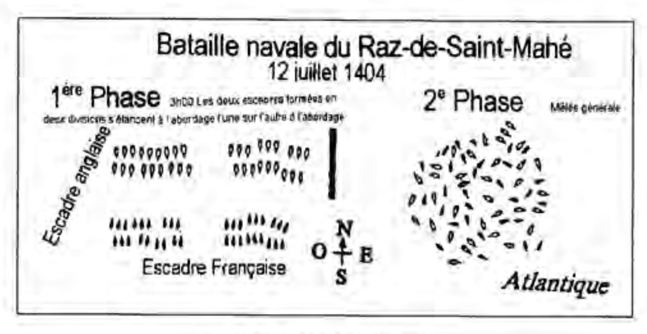
Galiote à bombes: 1 mortier et 4 canons

Raz de Saint-Mahé. *Bataille navale du*

Date de l'action: 12 juillet 1403.

Localisation: Bretagne, France.

Conflit: Guerre de Cent Ans.



Collection privée de l'auteur

Contexte: Ce fut à cette époque que le français cessa d'être la langue officielle de l'Angleterre et ce fut la langue parlée par le peuple, l'anglais[1], qui devint la langue officielle de l'Angleterre, tandis que le Pays de Galles, l'Écosse et certaines régions d'Angleterre continuaient de parler les patois celtiques.

Chefs en présence ◆**Français** : Olivier de Clisson ; Guillaume du Chastel ; Jean de Penhoët. ◆**Anglais** : inconnus.

Effectifs engagés ◆L'escadre anglaise comprenait 41 navires montés par 2 000 hommes. ◆L'escadre française comptait 30 vaisseaux et 1 500 hommes.

Stratégie ou tactique: Attaque à l'abordage. Chacune des deux escadres s'était déployée en deux divisions pour devenir rapidement une mêlée générale.

Résumé de l'action: À l'appel d'Olivier de Clisson, 1 200 hommes d'armes et des troupes légères se réunirent à Roscoff sur 30 vaisseaux. Ils mirent à la voile le 8 juillet. Dans la soirée du 11, des barques envoyées en reconnaissance signalèrent une escadre anglaise au Raz-de-Saint-Mahé[2]. L'escadre bretonne se précipita donc à la recherche des Anglais. La première division, sous les ordres de Guillaume du Chastel, et la deuxième, aux ordres de l'amiral Jean de Penhoët et de son frère, entrèrent en chasse. Dans les ténèbres, les Anglais cherchèrent à se dérober.

Le 12, à 3 h, les deux divisions interceptèrent les Anglais qui se formèrent eux-mêmes en deux divisions et firent face. Jusqu'à 9 h le combat fit rage à l'abordage. Puis les Anglais serrèrent les rangs, se regroupèrent et concentrèrent leurs navires en une seule masse. Les autres firent de même et le combat se poursuivit, aussi violent qu'auparavant. Finalement, devant leurs lourdes pertes [500 hommes], une partie des Anglais jetèrent leurs armes à la mer et se rendirent. Mais ils

---

[1] Amalgame de saxon et de français. Henri IV d'Angleterre [1399-1413] fut le premier roi d'Angleterre de langue maternelle anglaise. Il était malgré tout parfaitement bilingue. Le français resta la langue de travail de la justice anglaise jusqu'à la fin du XVIIIe siècle, époque à laquelle le roi d'Angleterre cessa de porter le titre de *Roi de France et d'Angleterre*.

[2] Un *raz* [en langue bretonne] est un passage étroit parcouru par de forts courants.



furent immédiatement précipités par-dessus bord aux cris de : « Allez repêcher vos armes ».

Conséquence de cette défaite anglaise : Les Anglais souffrirent de grosses pertes : 1 000 tués et noyés ; 1 000 prisonniers, 40 gros navires et une caraque furent capturés par les Français.

SOURCES ET LECTURES : ◆ *Olivier de Clisson : 1336-1407, connétable de France ou chef de parti breton ?*, Yvonig Gicquel, J. Picollec, Paris, 1981. ◆ *Vies des grands capitaines françaçais du moyen-âge*, pour servir de complément à l'histoire générale de la France aux XIIe, XIIIe, XIVe et XVe siècles, Tome quatrième : « Olivier de Clisson, connétable de France, Enguerand de Couci, maréchal de France », par Alexandre Mazas, éd. E. Devenne, Paris, 1828. ◆ *Figures de soldats. Olivier de Clisson, La Fayette, La Tour d'Auvergne, le duc d'Aumale, le général Fleury, Canrobert, Bourbaki, Trochu, MacMahon*, Henri Chérot, Desclée De Brouwer & Cie, Bruges, 1900. ◆ *Olivier de Clisson and Political Society in France under Charles V and Charles VI*, John Bell Henneman, University of Pennsylvania Press, Philadelphie, 1996.

Rochelle. (La) *Bataille navale de*

Date de l'action: 22 juin 1372.

Localisation: À 14 km au large du port de La Rochelle, ville de l'Aunis, en Charente-Maritime, à 180 km au nord de Bordeaux. Coordonnées géographiques: 46° 10' de latitude Nord et 01° 09' de longitude Ouest.

Conflit: Guerre de Cent Ans, 1337-1453. Campagne de 1372.

Contexte: Les Français avaient, par leur victoire de Montiel[1] en mars 1368, replacé Henri de Transtamare sur le trône de Castille. Le 22 juin, l'escadre franco-castillane tomba sur l'escadre anglaise qui transportait en Aquitaine des renforts anglais et... *la solde* pour plus de 3 000 hommes.

Chefs en présence ◆**Escadre franco-espagnole**: Ambroise Boccanera, grand amiral de Castille. ◆**Escadre anglaise**: John Pembroke.

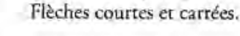
Effectifs engagés ◆**Anglais**: 36 nefs dont 22 d'escorte. ◆**Franco-Castillans**: 22 galères dont 14 seulement prirent part au combat.

Stratégie ou tactique Combat en deux temps: le 22, les vaisseaux ne firent qu'échanger des flèches ou carreaux[2] d'arbalètes. Le 23, les Français utilisèrent une ruse: avant que les lourds vaisseaux anglais ne soient *désenvasés* par la marée montante, les galères incendièrent 14 unités; les autres tombèrent entre les mains des Français.

Résumé de l'action: Quatorze galères foncèrent sur la ligne de bataille anglaise dont les vaisseaux de haut bord masquaient 14 transports de munitions. Les archers anglais firent pleuvoir une grêle de flèches qui empêchèrent les arbalétriers franco-espagnols de



Bataille navale de l'Écluse
Archives de l'Université Laval



1 Parmi les routiers qui participèrent à cette victoire française, l'un, appelé Le Petit-Meschin, combattit aux côtés de du Guesclin. Le capitaine de Grande Compagnie **Périn de Sasine**, *alias* Le Petit-Meschin, était d'origine gasconne. Il avait fait ses premières armes comme varlet d'armes. Capturé par le bailli Huart de Raicheval en 1368, devant Orgelet [Jura], il fut emprisonné, s'évada rapidement, conspira contre le duc d'Anjou et, pour cette raison, le 11 mai 1369, Louis le fit noyer dans les eaux fraîches et encore limpides de la Garonne à Toulouse. Ses complices ne furent pas négligés pour autant ; ils furent minutieusement torturés, décapités puis écartelés et, comme Sasine, précipités dans la Garonne.

2 Flèches courtes et carrées.



lever la tête. Mais le courant de jusant[3] entraîna les navires anglais, laissant quatre transports aux mains des Franco-Espagnols, lesquels, sans autre forme de procès, précipitèrent les équipages à la mer. Au lieu de poursuivre immédiatement son avantage, Boccanera fit sonner la suspension des combats. Les Anglais crurent qu'ils se retiraient et les huèrent. Mais Boccanera confia à son équipage : « Ils sont à nous. On les attend demain à la pleine mer. Nous leur courrons sus dès le jusant. Nos galères légères triompheront de leurs lourdes barges qui ne peuvent manœuvrer par basses eaux. »

Durant la nuit, les Anglais méfiants cherchèrent à se réfugier à La Rochelle. Mais il n'y avait pas le moindre vent. Quant à gagner La Rochelle en petites embarcations sous le feu des galères, cela semblait impossible. Alors, durant la même nuit du 22 au 23, des Rochelais vinrent renforcer les Anglais en contournant l'escadre franco-castillane.

À l'aube, alors que les vaisseaux anglais ne flottaient pas encore[4], les galères attaquèrent, chacune poussant un petit brûlot rempli de graisse et d'huile qu'un marin audacieux alla fixer à un navire anglais. Les vaisseaux anglais s'enflammèrent les uns après les autres. Les 800 hommes d'équipage anglais continuaient de combattre malgré les incendies, mais les chevaux embarqués, pris de panique, défonçaient les coques à coups de sabots.

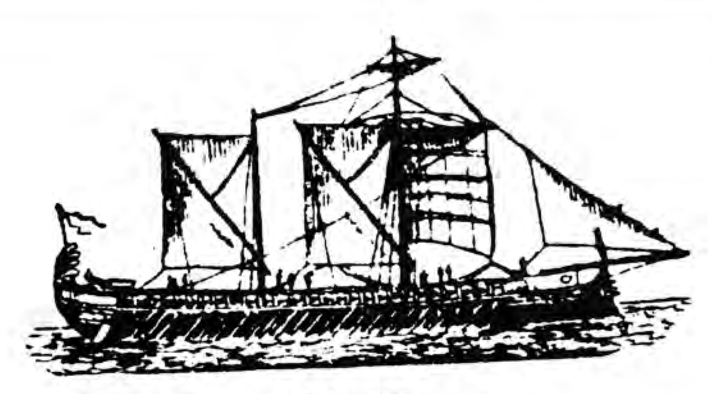
Le vaisseau indemne de Pembroke lui-même fut entouré par quatre galères. Le navire de Guichard d'Angle fut assailli par deux galères. Les Franco-Espagnols firent preuve d'un esprit combatif extraordinaire : « Leur moindre varlet valait un homme d'armes », commenta un chroniqueur[5].

Pertes ◆« La MICHELLE » de Darmouth [capitaine Guy de Brienne], « Le GEORGE » de Darmouth [capitaine Assheder], « La GABRIELLE » [Knoll] et onze autres bâtiments anglais furent incendiés. Tous les vaisseaux anglais qui ne furent pas brûlés furent capturés. Donc, au total, les Anglais perdirent 36 nefs dont 22 d'escorte.

Conséquence de cette défaite anglaise: Ce fut une perte totale de l'escadre anglaise. Le 22 juillet, l'escadre franco-castillane jeta l'ancre à Santander où les prisonniers anglais furent traînés, chargés de fers et « accouplés comme chiens de chasse », écrivit le chroniqueur, justement amer[6].

3 De l'ancien français *jus*, en bas ; courant provoqué par la marée descendante.
4 La marée était encore trop basse.
5 Voir Grant. Un varlet est un valet de chevalier ou d'homme d'armes.
6 *Ibid.*





Trirème grecque
in Larousse Universel en 2 volumes – Vol. II – @ Archives Larousse

SOURCES ET LECTURES : ◆*Histoire de la Rochelle, sous la direction de Marcel Delafosse*, Marcel Delafosse, Éditions Privat, Toulouse, 1985. ◆*La vie maritime vue à travers les actes de l'Amirauté de La Rochelle*, Association Québec-France, 1998. ◆*La Rochelle and the Wars of Religion*, Edmund Tyrrell Green, Publication David Nutt, Londres, 1913.

Rochelle. (La) *Bataille navale de*

Date de l'action: 30 décembre 1419.

Localisation: Secteur maritime du port de La Rochelle [France]. Coordonnées géographiques: 46° 10' de latitude Nord et 01° 10' de longitude Ouest.

Bataille navale de La Rochelle
30 décembre 1419
Île de Ré
Atlantique
Océan
Vers La Rochelle
N
O E
S
Pertuis d'Antioche
Vers la côte à quelques kilomètres
Escadre franco-castillane
Escorte anglo-zélandaise
Convoi de transports anglo-zelandais attendant l'issue de la bataille
Île d'Oléron

Collection privée de l'auteur

Conflit: Guerre de Cent Ans, 1337-1453.

Contexte: Avisé qu'une escadre franco-espagnole serait vers la mi-août à Belle-Isle et ferait voile vers l'Écosse, le roi d'Angleterre Henri V de Lancastre-Plantagenêt établit en mer d'Irlande une croisière de douze navires d'abord, puis, le 24 août, de toute la flotte anglaise du Sud. Quatre cent cinquante Écossais étaient déjà passés en France, dès le 17 mai, sous le commandement de Guillaume Douglas. L'escadre franco-espagnole[1] réussit malgré tout à percer le blocus anglais et à passer en Écosse. Là, ils s'aperçurent que les transports étaient en nombre insuffisant. Les 6 000 hommes de Jehan Stuart de Buchan, Jehan Stuart de Darneley et Archibald Douglas purent seuls embarquer et venir débarquer à La Rochelle. Une autre escadre partit donc pour aller chercher le reste du Corps expéditionnaire écossais qui devait combattre sur le continent.

Chefs en présence ◆L'escadre française était commandée par Robert de Braquemont et l'escadre espagnole par Juan Enriquez et Alfonso Sarrias de Corvelle, gouverneur de l'armée castillane.

Effectifs engagés: ◆Inconnus.

[1] Car elle comprenait la flottille rochelaise de Guillaume Le Boucher et Colin Langlois.



Stratégie ou tactique : ◆Assauts par abordages.

Résumé de l'action : ◆Le 30 décembre, une escadre franco-castillane qui s'était emparée d'un convoi zélandais[2], eut à soutenir l'attaque d'une flotte anglaise. Après un long combat – dont nous n'avons pas de détails sinon que ce fut un abordage général et des corps à corps mortels –, les Franco-Castillans restèrent maîtres de la presque totalité de l'escadre anglaise qui fut amenée à La Rochelle. Le Bâtard d'Alençon s'y distingua par son courage. Il n'accorda pas de quartier. Le 2 juin 1420, il toucha une gratification du roi pour sa victoire sur les Anglais.

Pertes ◆Lourdes. Les **Anglais** perdirent 800 hommes, dont 700 tués, et presque toute leur escadre. ◆Les pertes **franco-castillanes** sont inconnues.

Conséquence de cette défaite anglaise : La défaite arriva trop tard pour contrecarrer l'invasion an glaise.

SOURCES ET LECTURES : ◆*La Rochelle protestante. Recherches politiques et religieuses 1126-1792*, Pierre Simon Callot, La Rochelle, 1863.

[2] La Zélande est une province des Pays-Bas, à l'embouchure de l'Escaut et de la Meuse [1789 km² ; capitale Middelburg].



Rochelle. (La) *Bataille navale de*

Date de l'action : 8 octobre 1563.

Localisation : Le *Pertuis breton* est le détroit situé entre l'île de Ré et la côte de Vendée. Le *cap des Aiguilles*[1] est immédiatement à l'embouchure de la Charente. Coordonnées géographiques : 46° 10' de latitude Nord et 01° 10' de longitude Ouest.

Conflit : Première guerre de Religion [en France], 1562-1563. Aide anglaise aux Protestants français.

Contexte : En France, c'est la guerre civile ou première guerre de Religion, 1562-1563.

Vers l'île de Ré
Vers La Rochelle
Échelle kilométrique
0 1km
Île d'Aix
écueils
bancs de sable
vaisseaux de guerre anglais
Océan Atlantique
N O E S
écueils
Fouras
Cap des Aiguilles
Vendée
convoi français de vin
bancs de sable
écueils
Île Madame
batterie côtière
écueils
bancs de sable
La Charente
vers Royan et Bordeaux
8 octobre 1563
Bataille navale de La Rochelle

Collection privée de l'auteur

[1] Ou Pointe de l'Aiguille.

Stratégie ou tactique : Le 20 septembre 1562, la reine d'Angleterre, Élisabeth Ire Tudor, signa, avec les Protestants français le Traité de Hampton Court. En échange de son aide qui était loin d'être désintéressée, ils lui livraient Le Havre. Élisabeth était d'autant plus intéressée à se faire attribuer Le Havre, qu'elle était déjà inquiète de ne pas récupérer Calais, cédée à la France pour huit ans seulement par le Traité de Cateau-Cambrésis [en 1559]. L'Angleterre proposa à la France d'échanger Le Havre contre Calais, mais Charles IX de France refusa et préféra reprendre Le Havre par siège.

Résumé de l'action : Le 8 octobre 1563, une forte escadre anglaise de 25 navires de guerre surgit dans le Pertuis breton alors qu'un convoi français de vin sortait de La Rochelle. Le convoi fit aussitôt demi-tour, poursuivi par les Anglais. Rattrapés près du cap des Aiguilles, les trois derniers navires français du convoi se retournèrent pour faire face à l'assaillant. Une batterie côtière française entra aussitôt en action pour leur venir en aide et les trois transports de vin combattirent vaillamment.



Heaume de tournoi du XVe siècle *in* Larousse Universel en 2 volumes – Vol. I – @ Archives Larousse

Conséquence de cette défaite anglaise : Finalement, après avoir perdu 60 hommes, les cinq navires anglais de tête qui avaient engagé le combat... abandonnèrent la partie contre les trois transports de vin. Situation ridicule pour des vaisseaux de la Royal Navy.

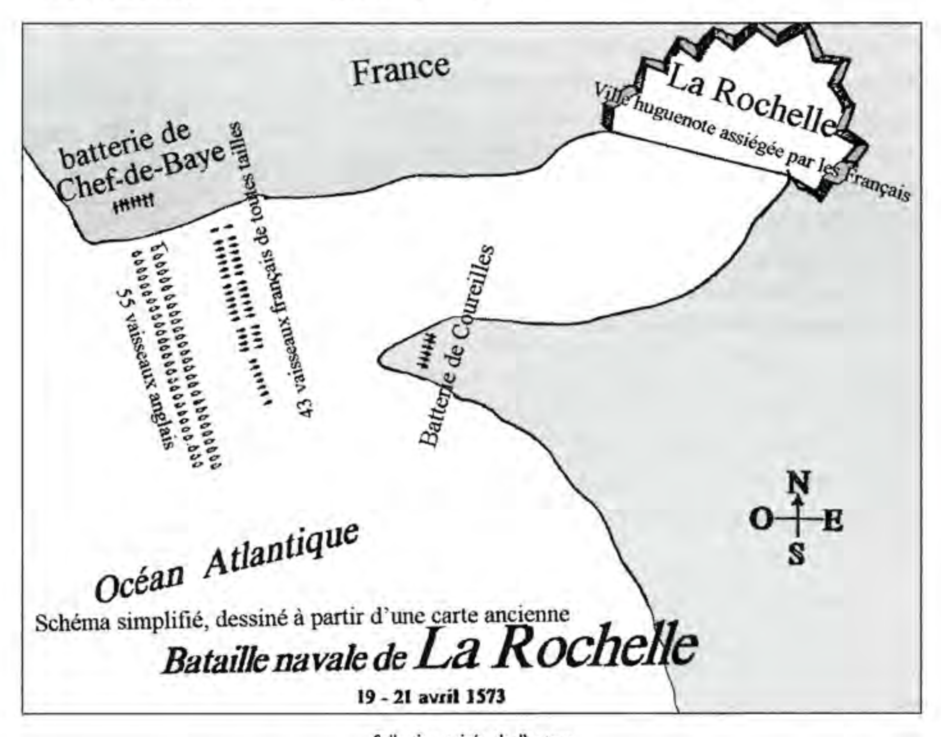
SOURCES ET LECTURES : ◆*Reformation in La Rochelle ; Tradition and Change in Early-Modern Europe, 1500-1568*, par Judith Chandler Pugh Meyer, Publication Droz, Genève, 1996. ◆*L'Église réformée de La Rochelle. Étude historique*, Louis Delmas, pasteur, Toulouse, 1870. ◆*Dépense [...] près l'armée des côtes de la Rochelle*, Jean François Goupilleau, Garnier (J.) de Saintes, 1795. ◆*Lembouchement de nostre sainct pere le Pape, Lempereur et le roy, faict a Nice, 1538. Voyage du roy François I. en sa Ville de la Rochelle en l'an 1542. Auec l'arrest et jugement par luy donné pour la desobéïssance et rebellion que luy feirent les habitans d'icelle. Extraits des comptes de depenses de François premier. Mélanges pour l'histoire de François premier*, etc. Archives curieuses de l'histoire de France, 1re Série, T. 3, 1834.

Rochelle. (La) *Bataille navale de*

Date de l'action: 19-21 avril 1573.

Localisation: Côte française de l'Atlantique. Coordonnées géographiques: 46° 10' de latitude Nord et 01° 10' de longitude Ouest.

Conflit: En France, c'est la guerre civile: quatrième guerre de Religion, 1572-1573. Aide anglaise aux Protestants français.



Collection privée de l'auteur

Contexte: La Rochelle, tenue par les Huguenots, était appuyée par la flotte anglaise. La ville était bloquée et assiégée par les Français.

Chef en présence ◆**Flotte anglaise**: vice-amiral Montgomery[1] de Cornwall.

[1] Probablement un parent du chef de bande anglais qui, à la même époque, parcourait la Gascogne à la tête de compagnies anglo-huguenotes afin de piller, de violer et de massacrer. En 1569, ce dernier [Montgomery] attaqua la ville de Lourdes et le monastère des Carmes de Trie-sur-Baïse, Gers, France [le même dont le cloître est actuellement exposé au Musée des cloîtres de New York], qui se trouvait hors des murs fortifiés de cette bastide, et précipita les 25 moines sans défense dans un puits [qui existe toujours], sous les yeux effarés de la population regroupée sur les murailles de la bastide. À la fin du XIX[e] siècle, une plaque fut apposée sur le puits, lequel fut enfin remis en état à la fin du XX[e] siècle [J. Toulayrou].



Effectifs engagés ◆**Flotte anglaise** : 55 navires de guerre. L'armée de terre embarquée incluait 800 arquebusiers et 400 piquiers anglo-flamands.

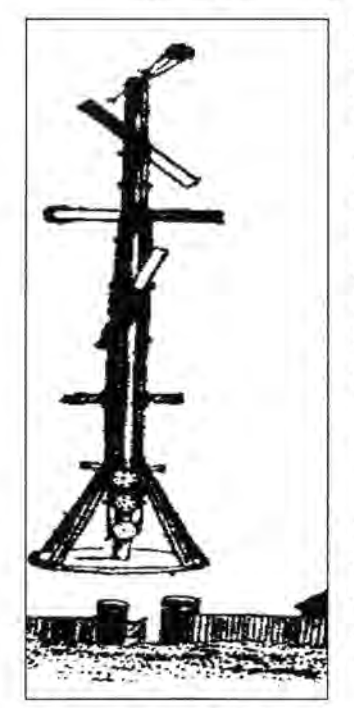
Archives municipales de La Rochelle

Stratégie ou tactique : Le but ultime des Anglais, au-delà de l'aide aux protestants français, était de *récupérer la Guyenne*, éternelle obsession des rois d'Angleterre depuis la guerre de Cent Ans.

Une estacade géante avait été construite par les Français pour empêcher tout contact avec la flotte anglaise de secours. Un ingénieur, Louis de Gonzague, duc



de Nevers, en avait eu l'idée. Trente-six navires furent coulés pour créer l'assise de l'estacade. Les mâts seuls émergeaient. Les intervalles furent barrés par des poutres flottantes. Le 18 avril au matin, les sémaphores[2] français annoncèrent l'arrivée de la flotte anglaise de secours. Le lendemain 19 apparurent 55 voiles. C'était la participation anglaise à ce terrible siège.



Sémaphore au début du XX[e] siècle *in* Larousse Universel en 2 volumes – Vol. II – @ Archives Larousse

Résumé de l'action : Le 19 avril, la Royal Navy se présenta devant La Rochelle, forte de 55 navires de guerre. Une file d'une quinzaine de gros vaisseaux de guerre anglais, Le PRIMROSE en tête, s'avança vers le port. Mais une batterie française de siège postée au Chef-de-Baye ouvrit le feu et un coup au but traversa Le PRIMROSE de part en part. La Marine royale française, épaulée par la batterie de terre, se forma aussitôt en une ligne de bataille de 18 vaisseaux de ligne et de quatre galères intercalées entre les vaisseaux. Les batteries de siège se retournèrent contre la flotte anglaise qui se rangea en bataille à un quart de lieue[3] de là. Mais la nuit tomba sans que les Anglais n'attaquent, malgré leur immense supériorité numérique.

Durant la nuit, la flotte française fut renforcée par une seconde ligne chargée de surveiller l'estacade qui bloquait le port et d'empêcher toute attaque à revers. Cette deuxième ligne fut constituée par le capitaine Clavet qui avait hâtivement armé en guerre 22 petits bâtiments de commerce.

Le lendemain, 16 navires des Sables d'Olonnes, qui avaient aperçu de loin la flotte anglaise, accoururent en canonnant. Puis ce furent deux navires de Brouage[4].

Plus les Anglais hésitaient à lancer une attaque générale, plus la flotte française s'étoffait : 43 vaisseaux faisaient maintenant face à la flotte anglo-huguenote. Alors, les galères françaises ouvrirent le feu pour « expérimenter la portée de leurs canons ». Les Anglais ripostèrent. Finalement, dans la nuit du 21 avril, la flotte

[2] Les secteurs sensibles des côtes françaises étaient équipés de **sémaphores** optiques afin de télégraphier rapidement les nouvelles ayant une incidence stratégique ou tactique. Un sémaphore optique était un mât de bois surmonté d'un moulin dont la position des ailes, actionnées par un système de poulies, signalait une lettre de l'alphabet. Les messages étaient transmis de sémaphore à sémaphore. Le télégraphe aérien ou optique de Chappe était constitué de lignes de sémaphores. Il fut plus tard remplacé par le télégraphe électrique.

[3] Environ 1 km ; *la lieue commune de France* égalait la vingt-cinquième partie de la longueur d'un degré compté sur un grand cercle, soit 4 445 km.

[4] Ville où vivait déjà un enfant de 6 ans appelé Samuel de Champlain.



anglo-huguenote rompit le combat et disparut. Un Conseil de guerre anglo-huguenot en avait décidé ainsi. Les Huguenots étaient partisans de l'intervention et les Anglais, de la retraite. La flotte retraita vers Belle-Île-en-Mer.

Pertes ◆Inconnues.

Conséquence de cette défaite anglaise: La Rochelle ne fut pas secourue, au grand désespoir des habitants qui mouraient de faim.

SOURCES ET LECTURES : ◆*Philippi Caurianœæ De obsidione Rupellœæ commentarius. Histoire du siège de la Rochelle en 1573*, traduite du latin de Philippe Cauriana [traduit par L. Delayant], Lat. & Fr., Société Littéraire de La Rochelle, 1856. ◆*City on the ocean sea, La Rochelle, 1530-1650 ; urban society, religion, and politics on the French Atlantic frontier*, par Kevin C. Robbins, Éditions Brill, Leiden, 1997. ◆*La Rochelle et les Protestants du XVI*[e] *au XX*[e] *siècle*, Nicole Vray, La Crèche, Geste, 1999. ◆*La vie maritime vue à travers les actes de l'Amirauté de La Rochelle*, Association Québec-France, Institut francophone de généalogie et d'histoire, Association Québec France, Québec, 1998. ◆*La Furieuse charge donnée aux troupes sorties de la Rochelle sous le commandement de Monsieur de Beaulieu. Auec la défaite de quatre cens hommes desdites troupes, & le nombre des prisonniers & tuez, par Monseigneur le Comte de Soissons*, Capitaine de la Rochelle de Beaulieu, René Bretet, Paris, 1622.

Roses. *Bataille navale de*

Date de l'action: 22 octobre 1809.

Localisation: Au large de la ville de Roses [Rosas] sur la Costa Brava espagnole de Catalogne. Coordonnées géographiques: 42° 10' de latitude Nord et 03° 15' de longitude Est.

Conflit: Guerres du Premier Empire [18 mai 1804 – 1814 et 1815]. Guerre péninsulaire. Campagne de 1809 en Catalogne.

Contexte: Une escadre[1], sortit de la rade de Toulon avec un convoi de 20 transports logistiques chargés de munitions de guerre et de bouche pour l'armée française d'Espagne de même que de conscrits destinés à combler les pertes[2].

Chefs en présence ♦**Anglais**: Lord Collingwood. ♦**Français**: inconnus.

Effectifs engagés ♦**Marine impériale**: 3 vaisseaux de ligne. ♦**Royal Navy**: 6 vaisseaux de ligne et des frégates.

Stratégie ou tactique: Tandis que l'escorte barrait la route à l'escadre anglaise, le convoi continua sa route. La bataille fut linéaire.

Résumé de l'action: L'escadre se trouva en vue de la flotte de Lord Collingwood le 21 octobre à la hauteur de Roses et elle fut attaquée le 22. Le convoi se sépara de l'escadre. Les trois vaisseaux français réussirent à bloquer les six vaisseaux de ligne anglais par une canonnade continue, tandis que le convoi continuait son chemin. Cinq des transports furent pris par les frégates; le reste du convoi logistique entra dans la baie et le port de Roses comme prévu.

Pertes ♦**Français**: 5 transports. ♦**Anglais**: inconnues.

Conséquence de cette défaite anglaise: Le convoi réussit à passer et l'armée française d'Espagne fut ravitaillée.

SOURCES ET LECTURES: ♦*The Life of Admiral Lord Nelson, K.B., from His Lordship's Manuscripts*, (Memoir of Sir Thomas Masterman Hardy.-Memoir of Cuthbert Lord Collingwood.), James Stanier Clarke et John MacHarthur LL.D., 3 vol., Fisher, Son & Co., Londres, 1840. ♦*A Selection from the Public and Private Correspondence of Vice-Admiral Lord Collingwood; interspersed with memoirs of his life*, par G. L. Newnham Collingwood, James Ridgway, Londres, 1828. ♦*The Private Correspondence of Admiral Lord Collingwood*, par Edward Hughes, Publications of the Navy Records Society, vol. 98, Londres, 1957. ♦*Life of Lord Collingwood*, par son gendre, Edit. James Burns, Londres, 1842. ♦*The Life of Admiral Lord Collingwood*, par W. Clark Russell, Public. Methuen, Londres, 1895.

[1] De trois vaisseaux de ligne, deux frégates et deux corvettes.

[2] Jean-Marie Vianney, qui devint le saint curé d'Ars, fut mobilisé à cette époque et reçut sa feuille de route pour l'Armée d'Espagne. Mais objecteur de conscience avant l'heure, il refusa de faire la guerre et se cacha. Quarante-cinq ans plus tard, en apprenant que Napoléon III l'avait nommé chevalier de la Légion d'honneur, il commenta avec un sourire: « **Je ne sais pas pourquoi... à moins que ce soit parce que j'ai été déserteur.** »



Sadras. *Bataille navale de*

Date de l'action: 17 février 1782.

Localisation: Côte du Coromandel, Indes, à 100 km au sud-sud-ouest de Madras. Coordonnées géographiques: 12° 10' de latitude Nord et 80° 30' de longitude Ouest.

Conflit: Guerre de l'Indépendance américaine [5 septembre 1775 – 3 septembre 1783, Traité de Paris].

Contexte: L'escadre française escortait un convoi de débarquement destiné à prendre pied à Porto-Novo [Indes]. Le but de la bataille était de surprendre l'escadre anglaise au mouillage, en fixant comme point de ralliement la rade de Sadras.

Chefs en présence ◆**Marine royale** : le Bailli de Suffren de Saint-Tropez[1]. ◆**Royal Navy**: amiral Sir Edgard Hugues.

Effectifs engagés ◆Le combat ayant été livré après plus de deux mois de navigation, il y avait plus de 1 000 malades sur les navires français.

ROYAL NAVY		
Nom du vaisseau	**Canons**	**Capitaine**
a] The MONTMOUTH	64	Alms
b] The BURFORD	64	Reiner
c] The EAGLE	64	Reddel
d] The WORCESTER	64	Wood
e] The SUPERB	79	Nav.-amiral de Hughes
f] The HERO	74	Capitaine Hawker
g] The ISIS	54	Lumley
h] The MONARCA	74	Gell
i] The EXETER	64	King
[frégate] brûlot : The SEA-HORSE	20	
The MANILLA	14	
TOTAL : 12 dont 9 de guerre		

[1] L'incapable chef d'escadre d'Orves mourut le 9 février après avoir passé le commandement de l'escadre à Suffren.



MARINE ROYALE		
Nom du vaisseau	**Canons**	**Commandant**
1] Le HÉROS	74	[amiral Suffren]
2] L'ORIENT	74	[Des Pallières]
3] Le SPHINX	64	[Du Chilleau]
4] Le VENGEUR	64	[Forbin]
5] Le PETIT-ANNIBAL	50	[Morard de Galles]
6] Le GRAND-ANNIBAL	74 non engagé	[Tromelin]
7] Le BIZARRE	64	[La Landelle]
8] Le SÉVÈRE	64	[Cillart]
9] L'AJAX,non engagé	64	[Bouvet]
10] L'ARTÉSIEN	64	[Bidé de Maurville]
11] Le FLAMAND	54	[Cuverville]
12] Le BRILLANT	64	[Saint-Félix]
La POURVOYEUSE	40	frégate [de Galles]
La FINE	36	[De Salvert]
Le DILIGENT	10	frégate
La BONS-AMIS		flute [Gaignières]
sur 12 vaisseaux plus petits, 10 seulement furent engagés		

Stratégie ou tactique: À la Bataille de Sadras, Suffren réussit à écraser l'arrière-garde anglaise et à neutraliser l'avant-garde. Le conflit de personnalité entre Suffren et ses officiers [spécialement Tromelin] entraîna la défection de deux navires français qui refusèrent de lui obéir: Le GRAND-ANNIBAL et Le FLAMAND. Ce fut donc un combat à neuf contre neuf, tout au moins au début.

C'était la mousson du Nord et il fallait remonter vers ce même point cardinal afin de ne pas être rejeté trop vers le Sud. De ce fait, la redescente fut longue et les Anglais finirent par être avertis des mouvements de l'escadre française.

Résumé de l'action: Le 14 février, la frégate La FINE signala la présence de l'escadre anglaise [9 vaisseaux de guerre] hors de portée de la protection de l'artillerie des forts anglais. Suffren ordonna immédiatement le branle-bas de combat et s'approcha de l'escadre anglaise qui revint se mettre sous la protection des canons des forts. Suffren réunit donc un Conseil de guerre et comme l'attaque sur Porto-Novo était éventée, il fut proposé d'ajourner la tentative. Mais De Salvert s'objecta afin de ne pas décevoir les princes indiens locaux qui s'opposaient aussi à abandonner la campagne. L'escadre française se remit donc en route pour aller débarquer ses troupes de terre à Porto-Novo. En passant devant la rade de Madras, les Français virent que l'escadre anglaise appareillait et pensèrent qu'elle se préparait à venir perturber le débarquement.



Vers le soir du 14, l'amiral Hugues fit monter son escadre *au vent*, menaçant le convoi de transports français qui reçut l'ordre de passer *sous le vent* de l'escadre française de protection. Le convoi français s'exécuta. La manœuvre prit beaucoup de temps et le convoi perdit, durant la manœuvre, une division légère qui naviguait par prudence tous feux éteints. Durant la nuit, Hugues réussit une excellente manœuvre. Il se glissa entre l'escadre française et son convoi de transports.

À l'aube, Hugues détacha cinq vaisseaux de guerre afin d'aller détruire les transports français. Ainsi, Le LAURISTON, qui s'était arrêté pour arraisonner un navire indien, fut capturé à son tour ; or, il transportait toute l'artillerie et un fort détachement du Régiment de Lauzun. La flute BONS-AMIS, commandée par De Gaignières, fut attaquée par la frégate SEA-HORSE. La BONS-AMIS, qui avait débarqué la plus grande partie de son artillerie afin de servir de transport de troupes, avait à son bord le Régiment de Bourbon qui reçut Le SEA-HORSE sous un déluge de balles. Forcé de faire demi-tour en toute hâte, Le SEA-HORSE battit en retraite.

Deux navires furent repris à la Royal Navy, ce qui ne rendait pas la journée bien coûteuse pour la Marine royale qui ne perdit qu'un navire-hôpital, allé faire relâche à Négapatam[2] où, par ruse, les Anglais avaient hissé un pavillon hollandais. Voyant que cette escadre de la Royal Navy avait pour seul dessein de capturer des transports français, Suffren s'élanca vers le Sud-Ouest toutes voiles dehors pour l'attaquer. Hughes rappela ses cinq vaisseaux à grands coups de canons pour faire face aux Français.

Le 16 au soir, l'escadre anglaise naviguait sur une ligne vers le Sud-Est, bâbord amures[3]. L'escadre française se mit sur une ligne de bataille parallèle à celle des Anglais. Mais durant la nuit, la confusion se remit dans les lignes.

Le 17 au matin, la ligne anglaise naviguait vers le Nord-Est, à 15 km sous le vent, vaisseaux très espacés. Suffren donna l'ordre de se déployer en bataille, mais le vent était incertain et cela prit du temps. À 15 h, un grain vint redonner du souffle aux voiles françaises qui en profitèrent pour se rapprocher des Anglais et se préparer à l'attaque. Mais en fait, les Français étaient coupés en quatre tronçons. Cinq vaisseaux menés par Suffren remontaient la ligne anglaise par l'arrière. Beaucoup plus loin derrière et au vent de la ligne, trois vaisseaux français[4] ; plus loin encore, L'AJAX et Le FLAMAND ; et Le BRILLANT était encore plus isolé.

---

2 Port-comptoir néerlandais dont venaient de s'emparer les Anglais.

3 C'est-à-dire vent venant de leur gauche.

4 Le GRAND-ANNIBAL, Le BIZARRE et Le SÉVÈRE.





Collection privée de l'auteur

Avec ses cinq vaisseaux, Suffren doubla L'EXETER, qu'il canonna copieusement, puis Le MONARCA, L'ISIS et Le HERO, pour s'arrêter enfin à côté du SUPERB, la navire-amiral anglais. Là, il diminua sa voilure pour s'attacher à lui. Ses quatre suivants s'attachèrent chacun à un vaisseau anglais. Suffren donna l'ordre à Tromelin et à sa division de remonter la ligne anglaise par l'autre côté afin de prendre la Royal Navy en tenaille, mais Tromelin qui détestait Suffren refusa d'obéir. Alors L'AJAX et Le FLAMAND voulurent quitter la ligne de Tromelin, mais celui-ci leur intima l'ordre de rester avec lui. L'AJAX obéit à regret, mais Le FLAMAND désobéit à Tromelin, suivi par Le BRILLANT.

Ces deux navires contournèrent L'EXETER, le dernier de la ligne de bataille anglaise, l'accompagnant, sous le vent, de leur feu. L'EXETER, qui avait auparavant reçu une bordée de chacun des quatre navires français remontant la ligne anglaise, était déjà mal en point. Il commença à demander de l'aide, mais l'escadre anglaise, fort occupée, ne répondit pas à ses appels de détresse.

Heureusement pour lui, Le BRILLANT reçut un boulet perdu, tiré probablement par le PETIT-ANNIBAL qui accompagnait L'EXETER de l'autre côté et qui détruisit son phare d'artimon et son mât d'artimon. De ce fait, Le BRILLANT pivota dans le vent et présenta son arrière désarmé à L'EXETER qui, en enfilade, lui tua 60 hommes d'une seule bordée. Après quelques manœuvres, Le FLAMAND réussit pourtant à prendre la place du BRILLANT et à continuer la canonnade sur L'EXETER. Ce que voyant, Hugues signala aux trois



navires d'avant-garde de faire demi-tour pour venir porter secours à L'EXETER qui agonisait sous les coups du FLAMAND. En effet, le navire anglais avait bien hissé le pavillon pour signaler qu'il se rendait. Mais dans la fumée, dans l'obscurité du soir qui tombait et aussi dans le feu de la bataille, Le FLAMANT ne s'était pas rendu compte que L'EXETER, véritable cimetière flottant, voulait capituler. Voyant arriver les renforts, Suffren ordonna au FLAMAND de regagner la ligne de bataille, ce qu'il fit. Les trois navires anglais prirent L'EXETER en remorque et rompirent le combat au lieu d'attaquer la ligne française. La nuit tombait.

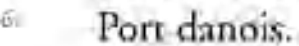
L'escadre anglaise retraita vers Trinquemalé [Ceylan] qu'elle venait d'enlever aux Hollandais. Les Français restèrent un moment sur le champ de bataille, devenu désert, puis mirent le cap sur Pondichéry pour y continuer leur mission : *l'escorte du convoi logistique*. Le convoi y arriva le 19.

Pertes ◆**Anglais**[5] : 137 tués et 430 blessés. ◆**Français** : 130 tués et 364 blessés.

Conséquence de cette défaite anglaise : Le convoi de ravitaillement français arriva à bon port. Suffren fut personnellement très affecté par le refus d'obéissance de Tromelin. Ce fut, semble-t-il, la raison pour laquelle il ne poursuivit pas l'escadre anglaise en pleine retraite. En fait, bien qu'ayant gagné la bataille, les Français perdirent un navire, le navire-hôpital du convoi qui était allé relâcher dans le port de Négapatam, port hollandais que les Anglais venaient de prendre et où, par ruse, ils avaient laissé flotter le pavillon hollandais. Après Pondichéry, Suffren fit voile sur Porto-Novo, à 100 km au Sud de Pondichéry, pour y débarquer des troupes. Le nabab francophile Hyder Ali y envoya aussitôt 20 000 hommes. Le 7 mars, le nabab envoya aux Français un cadeau de 100 000 roupies et des approvisionnements.

Les transports français mouillés à Trinquebar[6] rejoignirent l'escadre sous l'escorte de la corvette BELLEDONE [32 canons]. Le 1er mars, cette corvette s'empara d'une corvette anglaise qui fut réarmée par les Français sous le nom de Le CHASSEUR. De son côte, la corvette La SUBTILE [24 canons, Pas de Beaulieu] détruisit 15 gros marchands anglais et délivra en même temps un transport français, sans doute Le LAURISTON, capturé le 15 février par les Anglais.

À Porto-Novo, Suffren compléta ses équipages avec des *indigènes mahométans*, des « lascars ».

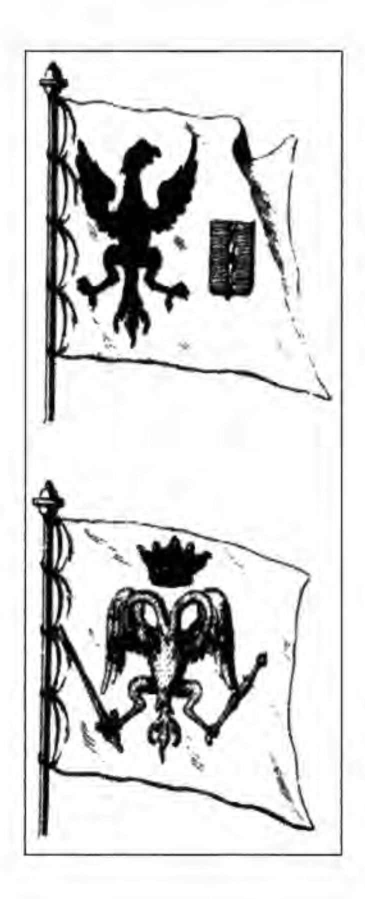


5 Selon le colonel anglais Malleson, *Final French Struggles in India and on the Indian Seas*, WMH Allen & Co., 13 Waterloo Place, Londres, 1878. Voir *in fine*.

6 Port danois.



SOURCES ET LECTURES : ◆*Suffren et ses ennemis,* La Varende, Flammarion, Paris, 1967. ◆*Hier Suffren,* Raymond d'Unienville, Éditeur S.I., Port-Louis [île Maurice], 1979. ◆*Suffren dans l'Océan Indien,* Claude Des Presles, Éditions Economica, Paris, 1999. ◆*Suffren, l'Amiral Satan, Frédéric Hulot, Imp. SEPC, le Grand livre du mois,* Paris, 1994. ◆*Suffren, héros de l'Inde,* Gustave-Joseph-Henri Landrieu [anagr. G. de Raulin], Édition J. Susse, Paris, 1944. ◆*History of the French in India,* Colonel G.B., Malleson, CSI, Editions John Grant. Édimbourg, 1909. ◆*Le bailli de Suffren,* Just-Jean-Étienne Roy, Fr. Joubert, Éditions Mame et fils, Tours, 1879. ◆*Vie de Suffren,* Bescherelle aîné, Éditions Ardant, Limoges, 1873.



Haut: L'un des pavillons de Brandebourg; il est blanc, chargé à senestre d'un aigle noir, & à dextre d'un écusson d'azur au sceptre d'or.
Encyclopédie ou *Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, de Diderot* et *d'Alembert.* SFU

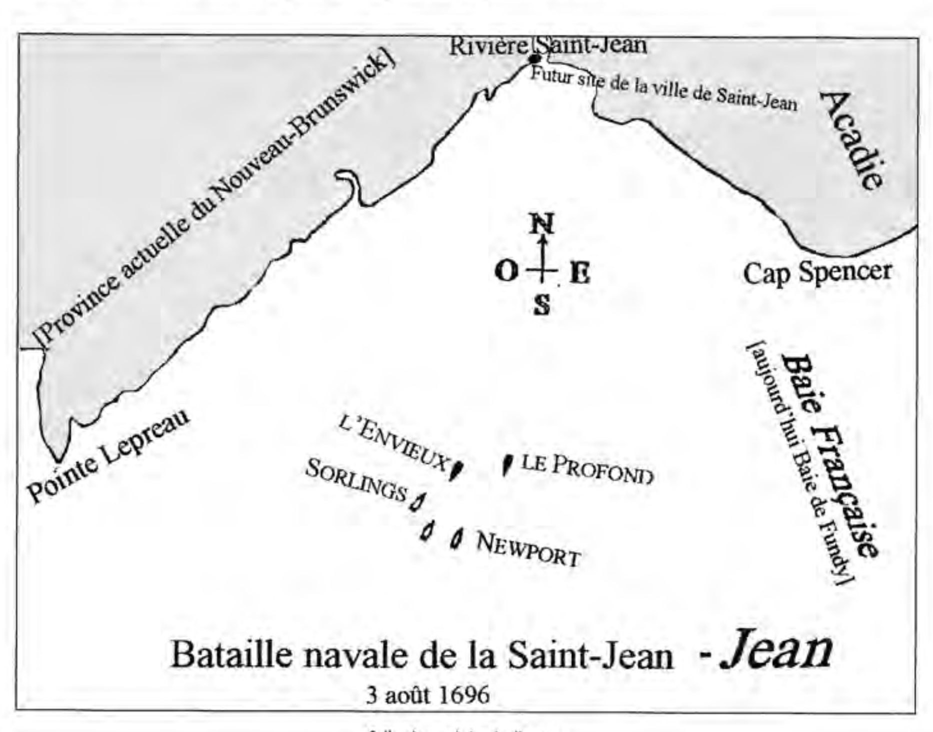
Bas: Autre pavillon de Brandebourg; il est blanc, chargé d'un pélican à deux têtes, se béquetant les côtés, surmonté d'une couronne de marquis, tenant de la serre droite une épée, & de la gauche, un sceptre.

Saint-Jean. *Bataille navale de la*

Date de l'action: 3 août 1696.

Localisation: Acadie, Nouvelle-France. Nouveau-Brunswick actuel. Coordonnées géographiques: 45° 53' de latitude Nord et 67° 25' de longitude Ouest.

Conflit: Guerre de la ligue d'Augsbourg, 1688-1697.



Collection privée de l'auteur

Contexte: L'expédition contre Fort-Pemaquid, dirigée par le chevalier canadien-français d'Iberville, comprenait L'ENVIEUX et Le PROFOND. Le 27 juin 1696, la flottille arrivait à la *Baie des Espagnols*[1]. Là, d'Iberville trouva 30 Indiens qui lui remirent un message de Villebon, gouverneur de l'Acadie, l'avertissant que des vaisseaux anglais lui avaient tendu une embuscade dans la rivière Saint-Jean. Chaque année, un seul navire faisait la liaison France-Acadie et l'escadre anglaise, ne sachant pas que cette année-là, le navire n'était pas seul, avait décidé de l'intercepter et de l'attaquer. D'Iberville décida d'aller à leur rencontre afin de leur jouer un de ces mauvais tours dont il avait le secret.

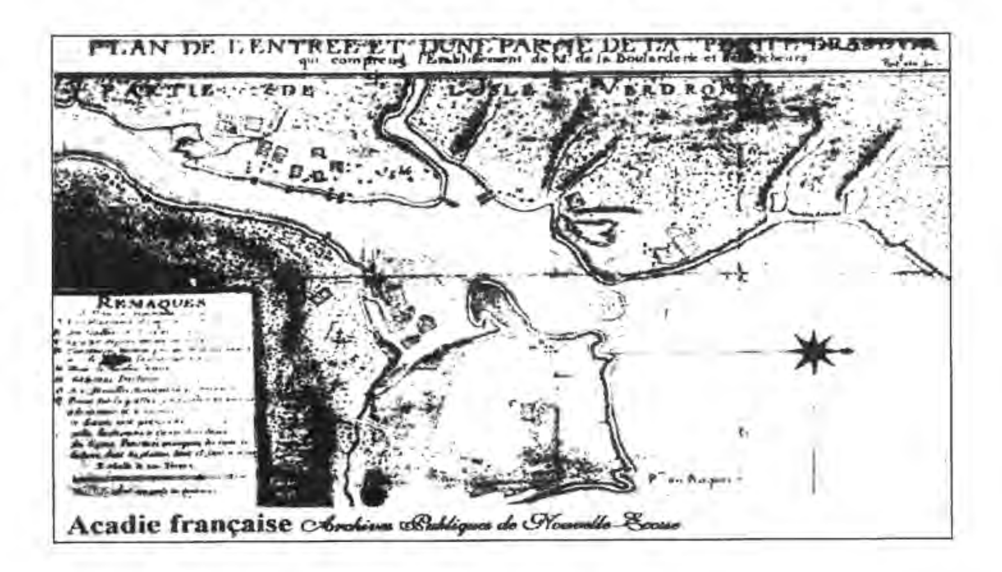
1 Site actuel de Sidney en Nouvelle-Écosse.



Chefs en présence ◆**Français** : Le Moyne d'Iberville[2]. ◆**Anglais** : inconnus.

Effectifs engagés ◆Deux petits navires **français** de type corvette. ◆Trois bâtiments **anglais** : deux frégates et un brigantin.

Stratégie ou tactique : Canonnades et feu de mousqueterie.



Résumé de l'action : Le 24 juillet, après avoir embarqué 24 Indiens abénaquis, de l'eau et du bois, les deux navires français quittèrent la *Baie des Espagnols* et s'arrêtèrent, le 3 août, à 35 km de la rivière Saint-Jean. La brume commença à se dissiper vers midi. À 14 h. le temps était clair. Ce fut alors que les deux vaisseaux de guerre et le brigantin anglais furent aperçus, à 25 km de là, se dirigeant droit sur les deux Français. Afin de donner le change, D'Iberville ordonna à Bonaventure, qui commandait Le PROFOND, de hisser le pavillon anglais et de fermer ses sabords comme s'il s'agissait d'une prise. D'Iberville s'élança alors sur les trois navires anglais : Le NEWPORT [frégate de 24 canons] se dirigea vers L'ENVIEUX tandis que Le SORLINGS [36 canons] se jeta sur Le PROFOND pour le reprendre à son « équipage de prise ». Mais à portée de fusil, Bonaventure hissa la flamme française et démasqua ses batteries pour envoyer toute une bordée de boulets dans les flancs du SORLINGS, pendant que ses marins balayaient d'une décharge de mousqueterie le pont du même navire. Le SORLINGS, voyant le danger, chercha alors à se réfugier dans la rivière Saint-Jean, mais bloqué par D'Iberville qui tourna ses batteries de flancs contre lui, il s'enfuit vers la haute

2 Pierre Le Moyne d'Iberville, marin et explorateur français né à Ville-Marie, aujourd'hui Montréal [1661-1706]. Fondateur de la colonie de la Louisiane en 1699.



mer. Le NEWPORT tenta aussi de prendre le large, mais L'ENVIEUX se jeta à sa poursuite et la frégate capitula au moment où les Français se disposaient à monter à l'abordage. Après quoi, D'Iberville se lança à la poursuite du SORLINGS et vers 17 h, le rattrapa. La canonnade commença, mais la nuit tomba bientôt et l'Anglais réussit à mettre l'obscurité à profit pour s'enfuir. Le lendemain, D'Iberville se prépara à attaquer le fort Pemaquid.

Pertes ◆Les Anglais perdirent deux navires sur trois. Les pertes humaines ne sont pas connues.

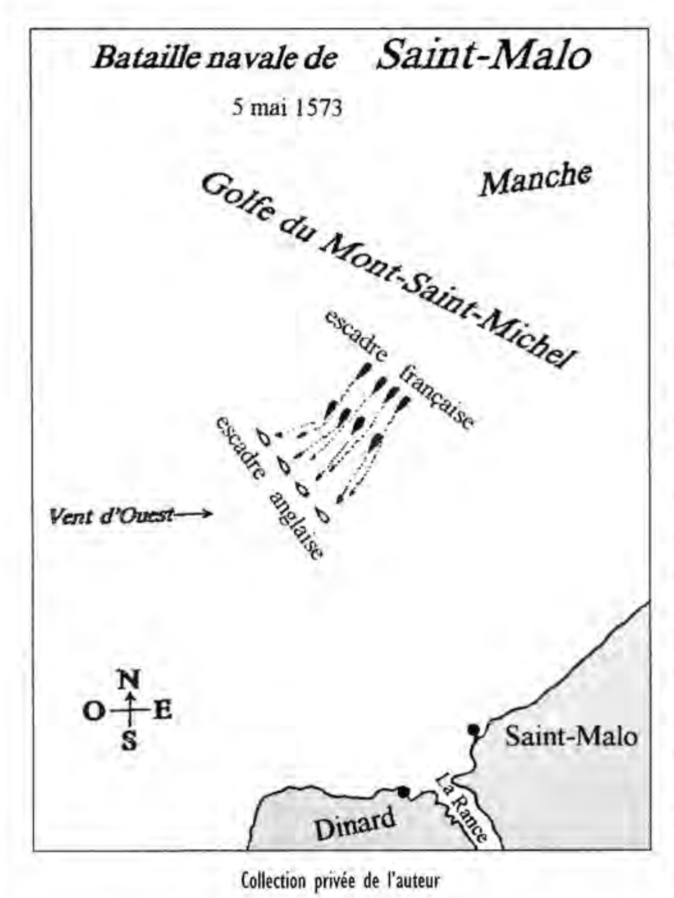
Conséquence de cette défaite anglaise : L'embuscade anglaise fit long feu et D'Iberville arriva à bon port. Le siège de Pemaquid put se dérouler dans de bonnes conditions pour les Français.



Casque oriental
in Larousse Universel en 2 volumes – Vol. I

SOURCES ET LECTURES : ◆*Lemoyne d'Iberville, Soldier of New France*, par Nellis M. Crouse, Ryerson Press Toronto, Cornell University Press, Ithaca, 1954. ◆*The Winter Campaign of Pierre LeMoyne d'Iberville across the Avalon Peninsula 1696-1697*, par Terence Kelleher, Maritime History Group, St-Jean de Terre-Neuve, 1973. ◆*Histoire du chevalier d'Iberbille, 1663-1706*, par Adam Charles Gustave Desmazures, J.M. Valois, Montréal, 1890. ◆*Les Machabées de la Nouvelle-France : histoire d'une famille canadienne, 1641-1763*, Joseph Marmette, Montréal, Librairie Beauchemin, 1925. ◆*Voyage d'Iberville, journal du voyage fait par deux frégates du roi, « La Badine », commandée par M. d'Iberville et « Le Marin »*, par M.E. chevalier de Surgeres qui partirent de Brest le vendredi 24 octobre 1698, ou elles avaient relaché, étant parties de Larochelle le 5 septembre précédent, Montréal, E. Senécal, 1871. ◆*Le Pélican and Early Canadian History*, Montréal. ◆*D'Iberville ou Le Jean-Bart canadien et la baie d'Hudson*, Montréal, 1868. Attribué à François Daniel – Canadiana 1867-1900. ◆*Histoire du Chevalier d'Iberville, 1663-1706*, Montréal, J.M. Valois, 1890. ◆*Le Chevalier des Mers : Pierre Lemoyne D'Iverville*, Pascal Porvin, Québec, l'Action Catholique, 1934. ◆*Iberville le conquérant*, Guy Frégault, Montréal, Société des éditions Pascal, 1944. ◆*Le chevalier Pierre Le Moyne, sieur d'Iberville*, par Louis Le Jeunem, Ottawa, Les Éditions de l'Université d'Ottawa, 1937. ◆*D'Iberville et la conquête de la Nouvelle-Angleterre*, par L.-O. David, Montréal, Beauchemin, 1926. ◆*Le Moyne d'Iberville, Pierre, 1661-1706*, Les Normands au Canada. Journal d'une expédition de D'Iberville, Auguste-Honoré Gosselin, Evreux, 1900. ◆*Father Boudoin's War : D'Iberville's Campaigns in Acadia and Newfoundland, 1696, 1697*, par Alan F. Williams, Alan G. Macpherson, St. John's, Department of Geography, Memorial University of Newfoundland, 1987. ◆*D'Iberville's Campaign against the English in Newfoundland, 1696-1697*, par Terence Kelleher, St. Johns, Nfld, Maritime History Group, Memorial University of Newfoundland, 1973.

Saint-Malo. *Bataille navale de*



Collection privée de l'auteur

Date de l'action: 5 mai 1573.

Localisation: Ville [et port] de Bretagne, située à 300 km à l'ouest de Paris et à 80 km au n.-n.-o. de Rennes. Coordonnées géographiques: 48° 39' de latitude Nord et 02° 01' de longitude Ouest.

Conflit: En France, c'était la guerre civile: la quatrième guerre de Religion, 1572-1573. Aide anglaise aux Protestants français.

Contexte: En échange de places fortes en France, l'Angleterre s'engagea à aider les Protestants français à obtenir gain de cause. Une flotte anglaise venue secourir La Rochelle se heurta à une flotte française et battit en retraite vers Belle-Île dont elle s'empara.

Effectifs engagés ◆**Français**: environ 600 hommes sur huit navires de commerce armés. ◆**Anglais**: quatre navires de guerre montés par environ 1 200 hommes.

Résumé de l'action: Montgomery, qui, depuis le 28 août, occupait Belle-Île au nom de l'Angleterre, avait demandé des renforts et des munitions. Quatre vaisseaux de guerre anglais de Jersey appareillèrent à destination de Belle-Île. Dès que les marins français de Roscoff en eurent avis, ils apprêtèrent huit navires de commerce, armés en guerre, pour les intercepter.

Les deux petites escadres se rencontrèrent par le travers de Saint-Malo deux heures avant le coucher du soleil. Comme les Anglais avaient l'avantage du vent, ils s'élancèrent sur les Français et le 5 mai, au lever du jour[1], les sommèrent de se

[1] Durant la nuit, les bâtiments étaient restés sur place.



rendre. C'est alors que les navires français se mirent en ligne de bataille et s'élancèrent à l'abordage sur les navires anglais. Les Anglais lâchèrent des bordées meurtrières et coupèrent les grappins d'abordage pour se débarrasser des assaillants. Le combat acharné dura *un jour et demi* à l'issue duquel 300 tués et des centaines de blessés recouvraient les ponts anglais[2]. Finalement, le jeudi à 3 h, l'escadre de la Royal Navy finit par baisser pavillon.

Pertes ◆**Les Français** eurent 120 tués et 160 blessés, soit la moitié de leurs effectifs. ◆**Les Anglais**, 300 tués et 400 blessés.

Conséquence de cette défaite anglaise : Ne recevant aucun renfort, Montgomery ne put résister longtemps à Belle-Île et dut se résoudre à abandonner le secteur aux Français.



Saint-Malo, vue de la mer
Collection privée de l'auteur

SOURCES ET LECTURES : ◆*Histoire de Saint-Malo et du pays malouin*, sous la direction d'André Lespagnol, Éditions Privat. Toulouse, 1984. ◆*Les Corsaires chez eux*, Étienne Dupont, Paris, 1925. ◆*Biographie des Malouins célèbres, nés depuis le 15e siècle jusqu'à nos jours* ; précédée d'une notice historique sur la ville de Saint-Malo, depuis son origine, Manet, F., Publication Saint-Malo, 1824. ◆*Le Bombardement et la machine infernale des Anglais contre Saint-Malo en 1693*, préface de A. de la B., c.a.d. L. A. Le Moyne de la Borderie. Société des bibliophiles bretons et de l'histoire de Bretagne, Saint-Malo, Nantes, 1885. ◆*Ville de Saint-Malo*. Inventaire-sommaire des archives communales antérieures à 1790, commencé par MM. Pesseau et Havard, terminé par M. Harvut, 1883. ◆*La Cité bastion de la forteresse de Saint-Malo*, R. Fouque, Rennes, Imprimeries Réunies, 1945.

2 Où s'étaient déroulés le gros des combats, mais les ponts français étaient aussi, sans aucun doute, encombrés de morts même si le chroniqueur n'en fait pas mention.



Saint-Pierre. *Raid naval sur*

Date de l'action: 31 juillet 1549.

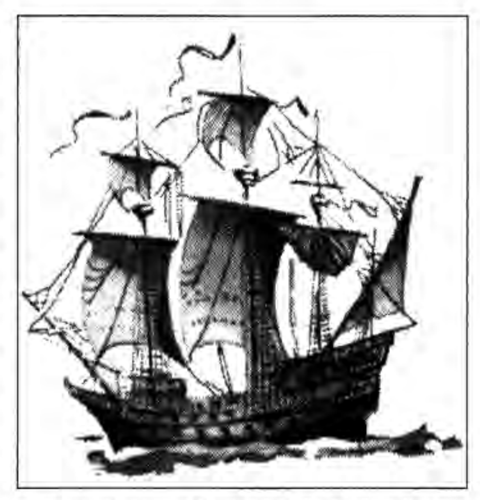
Localisation: Île de Guernesey, archipel anglo-normand, Manche. Aujourd'hui Saint-Peter-Port. Coordonnées géographiques: 49° 27' de latitude Nord et 02° 32' de longitude Ouest.

Conflit: Guerre anglo-écossaise: participation française. La France et l'Angleterre seront officiellement en guerre le 8 août 1549, date à laquelle la France déclarera la guerre à l'Angleterre. La guerre entre la France et l'Empire de Charles Quint était momentanément suspendue, jusqu'en 1551.

Contexte: La régente d'Écosse, la Française Marie de Guise, avait lancé un appel à la France qui avait envoyé un autre Corps expéditionnaire en Écosse en juin 1548. C'est, en fait, ce qui ralluma les hostilités entre la France et l'Angleterre.

Stratégie ou tactique: La surprise fut l'élément majeur de la réussite de cette attaque. Mais comment l'escadre anglaise pouvait-elle dormir quand l'île voisine venait d'être envahie par les Français?

Résumé de l'action: Alors qu'une escadre française venait d'occuper Sercq et de la fortifier, l'escadre des galères alla surprendre le port de Guernesey où *dormait* l'escadre anglaise. La plupart des officiers anglais dormaient à terre. Sous les bordées de l'artillerie française, les navires anglais sombraient les uns après les autres. Le vaisseau-amiral anglais[1] allait succomber à son tour, et les marins anglais être massacrés, lorsque le château de Guernesey, se réveillant enfin, se mit à bombarder les navires français. Les canons du château, en position élevée, pouvaient être entendus à travers toute l'île. Une galère française fut fort avariée et dut se faire remorquer jusqu'à l'île de Sercq. Une autre emporta les blessés français à Rouen.



Vaisseau de guerre à deux ponts (début du XVI[e] siècle) *in* Larousse Universel en 2 volumes – Vol. I – @ Archives Larousse

[1] La MIGNONNE. Rappelons qu'à cette époque, de nombreux vaisseaux de la Royal Navy portaient des noms français, langue maternelle du roi d'Angleterre Édouard VI, comme de son père Henri VIII Tudor. La MIGNONNE avait été baptisée par Henri VIII, créateur de la Royal Navy. Jusque-là, la flotte de guerre était fournie par les Cinque Ports d'Angleterre.



Pertes ◆Inconnues.

Conséquence de cette défaite anglaise: Après ce raid, l'escadre française des galères pénétra dans la baie de Boulay, à Jersey. Une compagnie de débarquement marcha sur le village de Trinité où elle brûla la maison du « justicier juré ». Puis l'escadre se dirigea vers Saint-Malo où elle fit relâche.

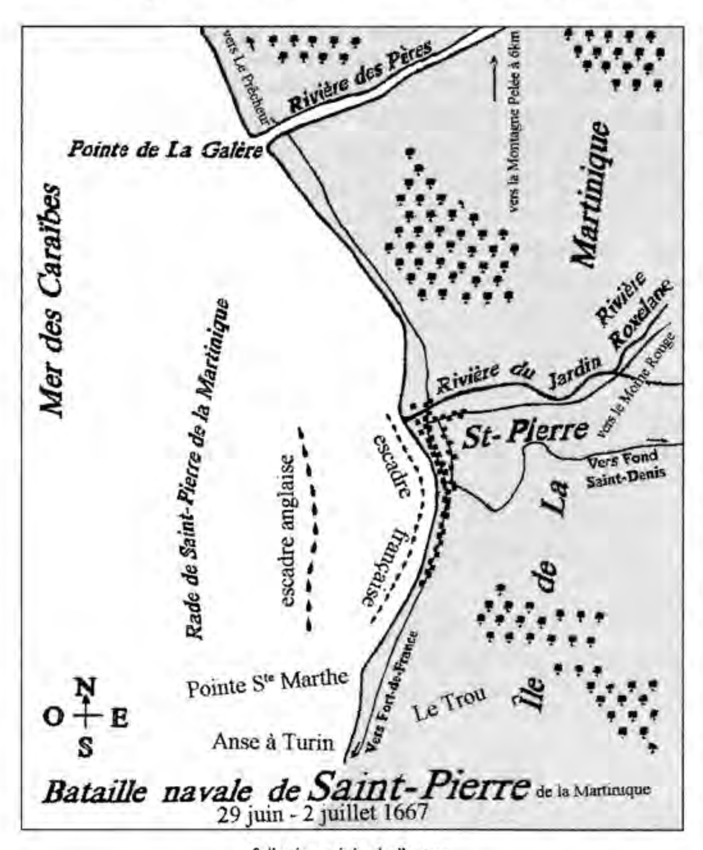
SOURCES ET LECTURES : ◆*A History of the Bailiwick of Guernsey, The Islanders' Story*, L. James Marr, Chichester, Phillimore, 1982. ◆*The History of Castle Cornet, Guernsey*, par Bryan Hugh St. John O'Neil, States of Guernsey Ancient Monuments Committee, 1981. ◆*Reformation and Society in Guernsey*. Darryl Mark Ogier, Woodbridge, Boydell, 1996. ◆*The History of the Island of Guernsey [...] from the remotest period of antiquity to the year 1814*, Containing an interesting account of the island ; its government, civil, military and ecclesiastical ; peculiar privileges, customs, etc. With particulars of the neighbouring islands of Alderney, Serk, and Iersey ; compiled from the valuable collections of ... Henry Budd [...] as well as from authentic documents, etc., William BERRY, of the College of Arms, Longman, Hurst, Rees, Orme & Brown ; John, Hatchard, Londres, 1815.

Saint-Pierre. *Bataille navale de*

Date de l'action: 29 juin – 7 juillet 1667.

Localisation: Ville de la Martinique. Coordonnées géographiques: 14°45' de latitude Nord et 61°11' de longitude Ouest.

Conflit: Deuxième Guerre anglo-hollandaise [1665-1667]. La France et le Danemark aidèrent la Hollande à remporter la victoire[1]. Rivalités coloniales franco-anglaises. *Guerre de Dévolution* [1667-1668].



Collection privée de l'auteur

Contexte: Cette guerre [de Dévolution] fut entreprise par Louis XIV à la mort de Philippe IV d'Espagne. Louis XIV réclamait les Pays-Bas au nom de sa femme Marie Thérèse. Sans attendre la fin des négociations entre la France et le nouveau roi d'Espagne, Charles II, né du second mariage de Philippe IV, Louis XIV envahit la Flandre. La campagne fut rapidement conduite. Les grandes villes tombèrent aux mains de Turenne et Condé fit en quinze jours la conquête de la Franche-Comté qui, jusque-là, appartenait à l'Espagne. Effrayée par la rapidité de ces victoires, la Hollande s'empressa de conclure avec la Suède et l'Angleterre[2] *la Triple Alliance*, et devant ce danger de coalition, Louis XIV dut arrêter la marche de ses armées. *La Paix d'Aix-la-Chapelle*[3] donna la Flandre à la France. Cette guerre fut appelée *guerre de*

1 Qui se termina par le Traité de paix de Bréda le 31 juillet 1667.

2 Avec qui elle était en guerre jusque-là.

3 En 1668 ; à ne pas confondre avec l'autre Paix d'Aix-la-Chapelle qui mit fin en 1748 à la guerre de Succession d'Autriche.



Dévolution parce qu'elle fut entreprise pour faire valoir le droit en vertu duquel une partie, d'origine bourguignonne[4], de la succession de Philippe IV devait être **dévolue** à Marie Thérèse, fille issue de son premier mariage.

Lefebvre de La Barre attendait des renforts à la Martinique. Mais rien n'arrivait et il ne restait alors à La Barre que des vaisseaux marchands de la Compagnie des Indes. Le commodore John Harman apprit ces détails par un blibustier et arriva aussitôt avec neuf vaisseaux, un caiche et un brûlot.

Chefs en présence ◆**Royal Navy**: commodore John Harman. ◆**Compagnie des Indes occidentales** [la C.I.O. française] : Héliot Saint-Germain ; Clodoré...

Effectifs engagés ◆**Royal Navy**: neuf vaisseaux de guerre, un *caiche*[5] et un brûlot. ◆**C.I.O.** : 19 marchands et 14 barques.

Stratégie ou tactique ◆Les vaisseaux de commerce de la C.I.O., quoique armés, ne pouvaient pas rivaliser de puissance avec les navires de guerre, ni en nombre de canons ni en puissance de calibre ; à tel point que *les Anglais bombardaient les Français avec des canons à longue portée qui ne permettaient pas aux vaisseaux marchands français d'atteindre leurs ennemis.*

Résumé de l'action: Le 29 juin 1667, 19 transports français de commerce et 14 barques se trouvaient rangés le long de la côte. À l'apparition de la flotte anglaise, 300 civils embarquèrent pour renforcer les équipages français. Clodoré était posté à la batterie Saint-Sébastien et Héliot Saint-Germain, à la batterie Saint-Robert à l'extrémité du mouillage. Partout, des tranchées mettaient les soldats français à couvert des denses bordées anglaises. Malgré la supériorité de ses navires de guerre[6], John Harman ne tenta pas de débarquement. Le plus fort des navires [marchands] français [Le LYS COURONNÉ] n'avait que 38 canons.

Trois fois, le 29 juin, le 2 et le 4 juillet, l'escadre anglaise défila à portée des batteries françaises des vaisseaux de transport. Le bombardement commença à faire dangereusement baisser le niveau des stocks de boulets dans les soutes des transports de la Compagnie des Indes occidentales française et La Barre dut faire ménager les coups. Les Anglais, ayant des navires de guerre, possédaient des soutes à boulets presque inépuisables.

Le 6 juillet, Harman lança une attaque décisive sur les transports français. Un brûlot anglais incendia Le LYS COURONNÉ, provoquant une panique au sein de son équipage civil qui se réfugia à terre au lieu de lutter contre l'incendie[7]. Les marins du SAINT-JEAN firent de même. L'incendie se propagea au MERCIER

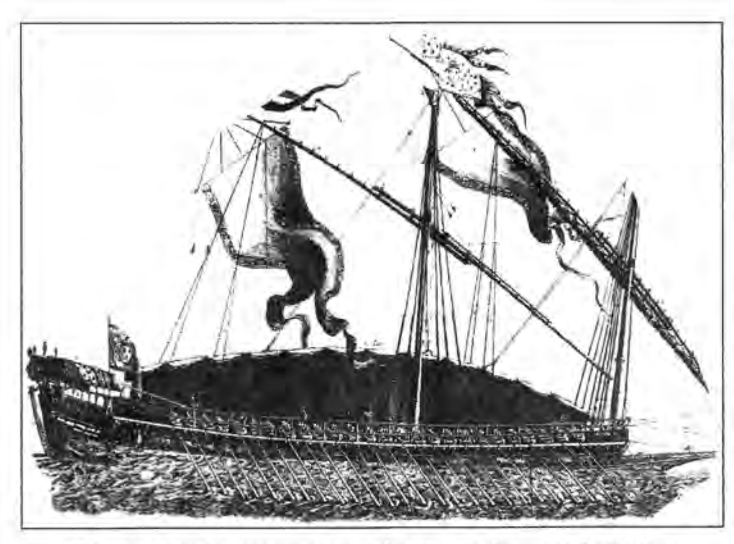
4 Ce fut d'ailleurs la raison pour laquelle Louis XIV s'empara de la France-Comté (bourguignonne).

5 **Caiche** : n.m., petit bâtiment à un pont, mâté comme un yacht.

6 De 68 canons, 54 et 48, The LION, The ESPERANCE, The CROWN, The DOVER.

7 Quoique moins importantes que celles des vaisseaux de guerre, les poudrières des navires de commerce représentaient tout de même un grand danger, dans la mesure où une explosion pouvait volatiliser le navire et l'équipage, lequel était par ailleurs moins discipliné qu'un équipage militaire.





Encyclopédie ou *Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, de Diderot et d'Alembert.* SFU

Deſſein d'une galere à rame nommée *la Réale*, par M. Belin, Ingénieur de la Marine. Lorſque les galeres faiſoient en France un corps ſéparé de la Marine, la premiere & la principale galere ſe nommoit *la Réale*; c'étoit elle que montoit le Général des galeres; la ſeconde ſe nommoit *la Patronne*.

A la pouppe. B tendelet. C étendard. D eſpale. E flammes. F penaux de l'eſpale. G pavillon. H arbre de meſtre. J troſſes. K alepaſſes. L pene de meſtre. M quart de meſtre. N arbre de trinquet. O quart de trinquet. P pene de trinquet. Q alepaſſes. R gattes. S filarets. T timon. V éperon. X tambourlet. Y échelle. Z les comites qui commandent aux galeriens. 1 fartis de meſtre. 2 courladours de meſtre. 3 amans de meſtre. 4 veſtes de meſtre. 5 bragots des oſtes. 6 oſtes. 7 carnal. 8 anguis. 9 fartis du trinquet. 10 couladours. 11 amans de trinquet. 12 hiſſons. 13 bragots des oſtes. 14 oſtes. 15 carque d'avant. 16 carguettes. 17 orſes à pouppe. 18 écoutes. 19 troſſes. 20 forçats ramans. 21 fanal de pouppe.

Ancres.

Au lieu de lettres de renvoi, on a écrit ſur la Planche même les noms de chaque partie de l'ancre ſur la figure; ce qui eſt encore plus intelligible.

et au LION-D'OR dont les cargaisons, qui n'avaient pas été débarquées par manque de temps, valaient des fortunes. Toute la ligne de transports aurait brûlé sans l'énergie du capitaine La Jaunaye. Finalement, pour éviter à toutes ces riches cargaisons de tomber aux mains des Anglais, La Barre ordonna de les saborder dès que leur réserve de boulets serait épuisée.

Les 19 navires français de haut-bord et les 14 barques étaient adossés à la ville de Saint-Pierre. Les pièces à longue portée du LION, du CROWN et de L'ESPERANCE [68, 54 et 48 canons] écrasèrent de leur feu la petite escadrille française sans qu'elle ne pût atteindre ses adversaires dans sa riposte. Ce fut un désastre pour les Français.

Conséquence de cette défaite française : La Compagnie française des Indes occidentales subit de fortes pertes, humaines et marchandes.

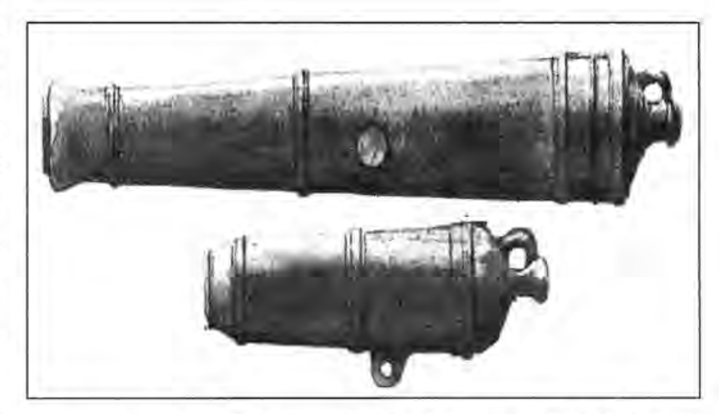
SOURCES ET LECTURES : ◆*Histoire de la Martinique*, par Armand Nicolas, Paris, L'Harmattan, 1996. ◆*L'esclave en Guadeloupe et en Martinique du XVII[e] au XIX[e] siècle.* René Belenus, Pointe-à-Pitre, Jasor, 1998. ◆*Histoire politique économique et sociale de la Martinique sous l'ancien régime (1635-1789)*, par C.A. Banbuck, André Cabuzel, Fort-de-France, Société de distribution et de culture, 1972.

Saint-Vaast-La-Hougue. *Attaque de*

Autre nom: La Hogue.

Date de l'action: 2 juin 1692.

Localisation: Péninsule du Cotentin, France. Coordonnées géographiques: 49° 36' de latitude Nord et 01° 18' de longitude Ouest.



Comparaison d'une caronade [ou coronnade] de marine envoyant un boulet de 18 livres [bas], avec un gros canon de siège de 32 livres [haut]. Collection privée de l'auteur

Conflit: Guerre de la ligue d'Augsbourg, 1688-1697.

Contexte: À la suite de la Bataille de Barfleur, certains navires français avaient fait relâche à La Hougue, non fortifiée à cause de Louvois. En dépit de la victoire française de Barfleur, certaines unités de la Marine royale avaient été endommagées, même si aucun des vaisseaux de ligne n'avait été perdu. Dans la nuit du 29 au 30 mai qui suivit la bataille de Barfleur, certains vaisseaux de Tourville, assez maltraités, se séparèrent en plusieurs groupes; les plus légers passèrent les courants du Raz Blanchard. Les plus forts rebroussèrent chemin vers Saint-Vaast-La-Hougue. Tourville signala à chacun d'en faire à sa guise. Avec 15 vaisseaux, Tourville lui-même arriva à La Hougue.

Chefs en présence ◆Vice-amiral Tourville. ◆Amiral anglais Russell.

Effectifs engagés ◆

MARINE ROYALE		
NOM	**Canons**	**Commandant**
1. Le BOURBON	68	Commandant Perrinet
2. Le SAINT-LOUIS	64	La-Roque-Persin
3. Le GAILLARD	68	Amfreville
4. Le TERRIBLE	80	Sèbeville
5. Le MERVEILLEUX	90	Anfreville, lieutenant-général
6. Le TONNANT	80	Septèmes
7. Le FOUDROYANT	84	Relingue, chef d'escadre
8. L'ADMIRABLE	90	Beaujeu

MARINE ROYALE (suite)		
NOM	**Canons**	**Commandant**
9. Le SAINT-PHILIPPE	84	Infreville
10. Le SOLEIL-ROYAL	98	Vice-amiral Tourville
11. L'AMBITIEUX	96	Villette-Mursey [lieutenant-général]
12. Le FORT	60	La Rongière
13. Le TRIOMPHANT	76	Machalt-Belmont
14. Le FIER	80	La Harteloire
15. Le MAGNIFIQUE	86	Coëtlogon, chef d'escadre



Le brasier de St-Vaast-la-Hougue, tableau d'Adriaen van Diest
Collection privée de l'auteur

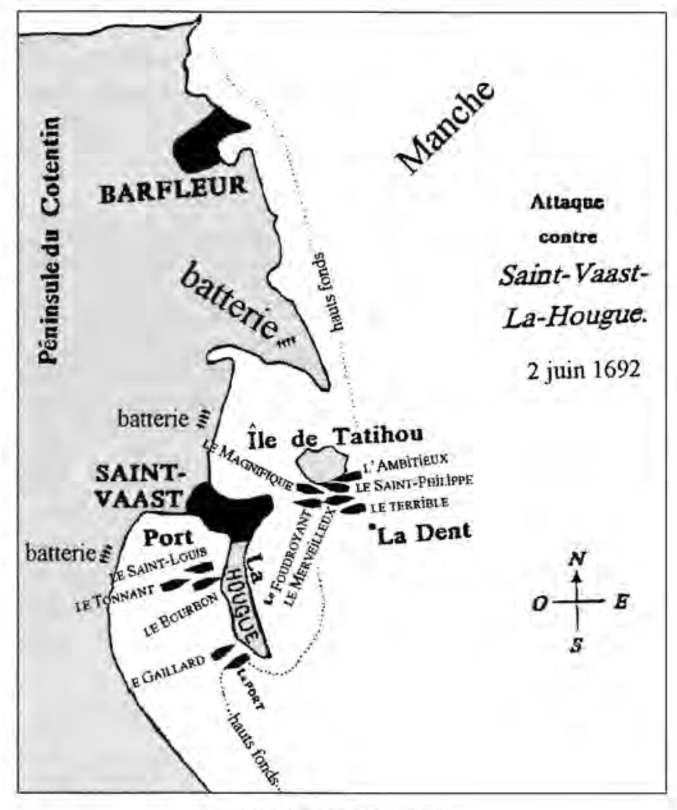
Stratégie ou tactique: En 1688, Vauban avait commencé à fortifier Cherbourg, mais Louvois qui le détestait avait fait démolir les ouvrages. Donc, lorsque cette attaque anglaise se produisit, les résultats furent catastrophiques.

Dès son arrivée à La Hougue, Tourville dut se mettre sous les ordres du roi catholique [d'Angleterre] détrôné, Jacques II Stuart, réfugié en France, et du maréchal de Bellefonds, qui commandait les troupes de terre. La multiplicité des commandements explique sans doute les hésitations de l'amiral Tourville[1].

Résumé de l'action: Tourville [15 vaisseaux] arriva le 31 mai au soir à Saint-Vaast-la-Hougue et fit mouiller ses bâtiments à côté des deux laissés par Nesmond, derrière Le Crocq de Quineville [un banc de sable]. La journée du 1er fut perdue en hésitations sur la conduite à tenir, avec si peu de navires et aucune fortification pour s'abriter, devant une attaque imminente des Anglo-Hollandais [40 vaisseaux de ligne de Russell]. En effet, en touchant terre, Tourville passait officiellement

[1] Sur le danger de la multiplicité des chefs, lire *Le Discours sur la 1re Décade de Tite Live* de Nicholas Machiavel [1469-1529] : « Mieux vaut charger d'une expédition un seul homme doué d'une capacité ordinaire, que de la confier à deux hommes supérieurs investis d'une égale autorité. »

sous le commandement de Jacques II – roi détrôné d'Angleterre – et du maréchal de Bellefonds.



Collection privée de l'auteur

Finalement, il fut décidé d'échouer six navires derrière Le Crocq de Quineville[2] et six sous l'îlot de Tatihou[3]. Les vaisseaux furent déchargés de leur cargaison en prévision d'une destruction probable. Le tout fut d'ailleurs exécuté dans un grand désordre. Le maréchal de Bellefonds, qui avait promis 150 chaloupes armées, n'en fournit en fait qu'une douzaine.

Le 2 juin au matin, la flottille des embarcations anglaises se détacha de la flotte ancrée au large, et trouva les six vaisseaux échoués sous l'îlot de Tatihou. Les Anglais les incendièrent à loisir, *sans que la garnison française de l'îlot* [armée de terre], *mal commandée, ne réagisse.*

Le 3 juin au matin, plus de 200 chaloupes anglaises revinrent avec le flot, traînant des brûlots. Cette fois, des marins, menés par l'amiral Tourville, décidèrent de résister. Ils arrêtèrent et repoussèrent la première vague. Quelques canots anglais furent coulés par une batterie côtière improvisée. Mais les Anglais réussirent tout de même à incendier les six navires échoués derrière Le Crocq de Quineville. L'incurie du maréchal de Bellefonds fit que l'armée de terre assista au combat sans y participer.

Finalement, les chaloupes anglaises se retirèrent lorsque la marée descendante, *le jusant*, les menaça d'échouage.

Pertes ◆Tourville perdit ses 15 vaisseaux.

---

2 Le SAINT-LOUIS, Le TONNANT, Le BOURBON, Le GAILLARD, Le FIER et Le FORT.

3 Le TERRIBLE, Le MERVEILLEUX, Le FOUDROYANT, L'AMBITIEUX, Le SAINT-PHILIPPE et Le MAGNIFIQUE.



Conséquence de cette défaite française: Cette destruction assombrit un peu la joie que les Français avaient éprouvée à l'annonce de la grande victoire de Barfleur et jeta un peu de baume sur la colère des Anglo-Hollandais qui, depuis, appellent la bataille de Barfleur, *The Battle of The Hogue*, afin d'en adoucir l'amertume.

SOURCES ET LECTURES : ◆*Chroniques de La Hougue*, T. I : « La guerre de la Ligue d'Augsbourg et la fin du Grand Règne, 1688-1715 », Roger Lepelley, Versailles (15 la Roseraie, 78000), R. Lepelley, 1992. ◆*Chroniques de La Hougue*, T. II : « La bataille de La Hougue, récits, études et réflexions », par Roger Lepelley, Publication Versailles (15 la Roseraie, 78000), R. Lepelley, 1992. ◆*Corsaires de Saint-Vaast-la-Hougue sous l'Empire*, de Jean-François Détrée, Publication Saint-Vaast-la-Hougue, Musée maritime de l'île Tatihou, 1998. ◆*Histoire de Saint-Vaast-la-Hougue pendant les mille dernières années* (24 juillet 1889), Saint-Vaast-la-Hougue [France], 1889. ◆*Histoire de Saint-Vaast-la-Hougue, ancien fief de l'abbaye de Fécamp*, par Jules Leroux..., (juillet 1897), Publication Fécamp, Impr. de M.-L. Durand, 1897. ◆*Paroisse de Saint-Vaast-la Hougue*, Abbé Ch.-M. Maillard. Discours prononcé le... 27 août 1911 devant le calvaire à l'occasion de la procession commémorative de la cessation du choléra, Publication Coutances, Impr. Notre-Dame, 1911.

Sainte-Lucie. *Bataille navale de*

Date de l'action: 15, 17 et 19 mai 1780.

Localisation: Le combat se déroula dans le canal de Sainte-Lucie, qui sépare cette île de la Martinique.

Conflit: Guerre de l'Indépendance des États-Unis d'Amérique, 1775-1783.

Contexte: Après la bataille navale de la Dominique, les deux flottes ennemies continuèrent de manœuvrer dans le secteur en se surveillant de près. L'amiral Rodney tentait d'éviter la confrontation, mais restait sur le qui-vive pour empêcher les Français de s'emparer d'autres colonies anglaises. Le 9 mai, les Français menaçaient Sainte-Lucie. Déjà, Bouillé et 600 hommes montaient la frégate qui devait les déposer à terre lorsqu'on signala la présence de la flotte anglaise dans le canal qui sépare les deux îles de Sainte-Lucie et de la Martinique. « Je louvoyai devant eux, écrira Guichen, *afin de les engager à sortir du canal pour les combattre.* » Mais ce fut inutile. Les escadres restèrent en présence jusqu'au 14, chacune essayant de son mieux de saisir l'avantage de la position et du vent.

Chefs en présence ◆**Marine royale** : amiral Guichen. ◆**Royal Navy** : amiral Rodney.

Effectifs engagés ◆**Marine royale** : les 23 vaisseaux français n'avaient que 50 ou 74 canons chacun. Un seul, le vaisseau-amiral, La COURONNE, en avait 80. Au total *1 410 canons*[1].

Stratégie ou tactique: Simple canonnade en lignes parallèles.

Résumé de l'action: Chaque amiral épiait les fautes que pourrait commettre son habile adversaire et tâchait de saisir la supériorité du vent afin d'être en mesure de tomber sur un ennemi affaibli. Le DAUPHIN-ROYAL étant arrivé, l'escadre

---

1 *Ordre de bataille* : **Escadres Blanche et Bleue** (avant-garde) : Le DESTIN [74 canons, capitaine Dumaitz], Le VENGEUR [64, Retz], Le SAINT-MICHEL [60, Aymar], Le PLUTON [74, La Marthonie], Le TRIOMPHANT [80, chef d'escadre Sade, capitaine Gras-Préville], Le SOUVERAIN [74, Glandevès], Le SOLITAIRE [64, Ciré de Champion], Le CITOYEN [74, Nieul]. **Escadre Blanche** (corps de bataille) : Le CATON [64, Framond], Le VICTOIRE [74, Albert-St-Hippolyte], Le FENDANT [74, chef d'escadre Vaudreuil], La COURONNE [80, amiral de Guichen, capitaine Buor], Le PALMIER [74, chef d'escadre Monteil, capitaine Kéroulas de Cohars], L'INDIEN [64, Balleroy], L'ACTIONNAIRE [64, L'Archantel]. **Escadre Bleue** (arrière-garde) : L'INTRÉPIDE [74, Duplessis-Parscau], Le TRITON [64, Brun], Le MAGNIFIQUE [74, Brach], Le ROBUSTE [74, chef d'escadre de Grasse], Le SPHINX [64, Soulange], Le DAUPHIN-ROYAL [70, Mithon], L'ARTÉSIEN [64, Peynier], L'HERCULE [74, Amblimont]. **Frégates** : L'IPHIGÉNIE [Kersaint], La COURAGEUSE [La Rigaudière], La MÉDÉE [Kergariou], La RÉSOLUE, La GENTILLE [La Villebrune]. **Corvettes** : La CÉRES [Framond], Le CHASSEUR [St-Georges], Le LIVELY [Le Poumelec], Le SANS-PAREIL [Mercey]. L'AIGLE, corvette anglaise capturée, portait le train d'artillerie de siège et de campagne. Le SAINT-LOUIS transportait les canonniers.



française comprenait 23 vaisseaux. À force d'évolutions savantes qui détruisaient tour à tour leurs avantages réciproques, les deux flottes se trouvèrent enfin, le 15 mai, à portée de canon. Branle-bas de combat des deux côtés. Le vent favorisait d'abord les Anglais, mais au moment où Rodney allait profiter de cette heureuse circonstance et couper, avec sept vaisseaux d'avant-garde, la ligne française, la brise changea tout à coup de camp. Guichen, sans perdre de temps, vira de bord et forma successivement ses unités en bataille. À 19 h, le combat s'engagea enfin. Le COURONNE et Le PALMIER [son matelot avant] ouvrirent le feu qui se propagea comme une traînée de poudre sur toute la ligne. À cause de l'obscurité, on ne perçut les vaisseaux ennemis qu'à la lueur de leurs canons. La canonnade dura 35 minutes puis se calma. Pendant trois longs jours, les escadres restèrent ainsi face à face, manœuvrant pour prendre ou reprendre le vent. Les Anglais refusèrent systématiquement tout contact direct.



Pavillon du Czar ou empereur de Russie; il est jaune, chargé d'un aigle à deux têtes, éployé de sable, couronné de deux couronnes royales tenant quatre cartes marines, une à chaque bec & une à chaque serre, l'aigle chargé en cœur d'un écusson d'argent, à un Saint-Georges de sable, foulant un dragon à deux têtes; au bas de l'écusson, il y a la croix de l'ordre de Saint-André, le tout surmonté d'une couronne impériale. *Encyclopédie* ou *Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, de Diderot et d'Alembert.* SFU

Le 19 mai, les Français remarquèrent chez les Anglais un mouvement insolite. Les plus gros vaisseaux passaient à l'avant-garde et des chaloupes à voile laissaient croire à leur va-et-vient que les équipages des frégates renforçaient ceux des vaisseaux. Le combat semblait imminent. Les lignes de bataille étaient *à bords opposés*. Dans la ligne française, De Grasse était en tête, Guichen parvint à bien se placer. Le vent était si faible que les vaisseaux gouvernaient à peine. À 15 h, les lignes s'embrasèrent. Deux heures plus tard, Guichen signala à la ligne française de bien garder le vent et à son avant-garde [escadre bleue] de venir soutenir l'arrière-garde afin d'empêcher les Anglais de leur prendre le vent en dépassant la ligne française et en virant. Leur manœuvre contrariée, les Anglais cessèrent le combat pour ne s'occuper que d'*arriver* et de remettre en bon ordre leur ligne sous le vent. La nuit était tombée et le combat cessa complètement. Les deux lignes, *courant maintenant le même bord*, restèrent en parallèle. Durant la nuit, la ligne anglaise fit porter *plus plein* pour s'éloigner un peu des Français.

Le 20, l'escadre anglaise décrocha sans être poursuivie. Elle se porta vers la Barbade. Les Français partirent deux jours plus tard pour Fort-Royal de la Martinique.

Pertes ◆**Royal Navy**: deux vaisseaux perdus et deux autres très endommagés. ◆**Marine royale**: 159 tués et 816 blessés. Durant le combat du 17, les vaisseaux qui eurent le plus de victimes furent Le DESTIN [65 tués ou blessés], Le PLUTON [39], L'INTRÉPIDE [61]. Le 15, Le SPHINX avait été le plus éprouvé avec 28 victimes; 12 vaisseaux n'avaient eu aucune perte.

Conséquence de cette défaite anglaise: Ainsi, la maîtrise de la mer échappait à la Royal Navy et la Marine royale put transporter le Corps expéditionnaire français en Amérique. Lorsque ce Corps expéditionnaire français d'Amérique prit la mer à Brest le 2 mai 1780, sous le commandement du lieutenant-général comte de Rochambeau, la flotte qui le transportait comptait 48 navires dont 7 vaisseaux: Le DUC-DE-BOURGOGNE, Le CONQUÉRANT, Le PROVENCE, Le NEPTUNE, L'ÉVEILLÉ, Le JASON, L'ARDENT et le vaisseau-hôpital, Le FANTASQUE; 5 frégates: La BELLONE, La SURVEILLANTE, L'AMAZONE, La GUÊPE, Le SERPENT; et 36 transports. Faute de moyens de transport, Rochambeau dut laisser à Brest les régiments de Neustrie et d'Anhalt, un bataillon de Soissonnais et 400 chasseurs à pied de la Légion de Lauzun. Les 5 000 hommes emmenés au cours de cette traversée faisaient partie des régiments d'infanterie Bourbonnais, Soissonnais, Saintonge, Royal-Deux-Ponts[2], de la *Légion mixte*



Gardien de la rivière Richelieu, Fort-Chambly en 1778
Archives de SFU

2 Deux-Ponts est la traduction de la ville allemande de Zweibrücken. C'est une ville de Sarre, chef-lieu de l'ancien duché de Deux-Ponts (Palatinat), sur l'Erlbach. La ville fournissait un régiment d'infanterie de ligne à la France.



de Lauzun[3], de deux bataillons d'artillerie de Gribeauval, d'un bataillon du génie et du matériel de siège. Ils abordèrent à Newport le 11 juillet, dans la presqu'île du Rhode-Island où Rochambeau construisit un camp retranché.

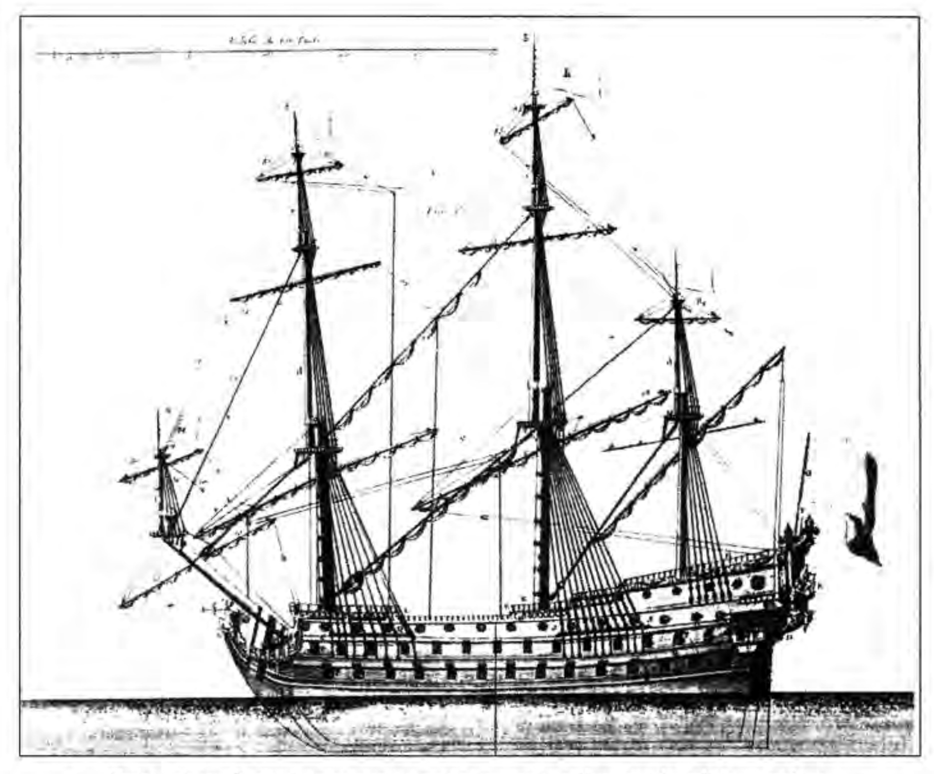
SOURCES ET LECTURES : ◆*Lettre ou instructions de l'assemblée générale coloniale de l'île Saint-Lucie-la-Fidèle à J.-B. Thounens, son député extraordinaire auprès de la Convention nationale, suivie de quelques autres pièces sur le même sujet* (18 février-17 mars 1793), Publication à Paris, Impr. de Testut, (sans date). ◆*Compte rendu aux comités de marine et des colonies réunis et au public*, par J.-B. Thounens, Impr. de Limbourg, Paris, (pas de date). ◆*Sainte-Lucie, fille de la Martinique*, Eugène et Raymond Latouche, Saint-Germain-en-Laye, R. Bruneau-Latouche, 1989. ◆*Contribution à l'étude de l'histoire de l'île de Sainte-Lucie, essai de bibliographie critique et d'inventaire des sources*, Xavier Steiner, Publication Paris, Centre de généalogie et d'histoire des Isles d'Amérique, 1999. ◆*The Life and Correspondence of the late Admiral Lord Rodney*, Godfrey Basil Mundy, 2 vol., London, 1830. ◆*Letter-Books and Order Book of George, Lord Rodney, Admiral of the White Squadron, 1780-1782*, par Dorothy C. Barck, 2 vol., New York, 1932. ◆*News from Admiral Rodney. Extract of Letter from Admiral Rodney to Mr. Stephens dated in Carlisle Bay, Barbadoes, May 31, 1780*, George Brydges Rodney, 1er baron, Londres, 1780.

3 Corps franc amalgamé de fantassins [chasseurs à pied] et de cavaliers [hussards], appelés autrefois **Grassins**, du nom de leur créateur.



Saintes. *Bataille navale des*

Date de l'action: 15 août 1666.



Marine, vaisseau du premier rang avec ses mats et vergues et quelques-uns des principaux cordages
Encyclopédie ou *Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, de Diderot et d'Alembert.* SFU

Localisation: Antilles. Coordonnées géographiques moyennes de l'archipel: 15° 50' de latitude Nord et 61° 40' de longitude Ouest.

Conflit: Deuxième Guerre anglo-hollandaise [1665-1667]. La France et le Danemark aidèrent la Hollande à remporter la victoire. Rivalités coloniales avec l'Angleterre, en Europe comme dans les Antilles.

Contexte: Les hostilités avec l'Angleterre avaient repris. En représailles à leur éviction de Saint-Christophe et à leur échec devant la Martinique, les Anglais attaquèrent Les Saintes.

Lord Willougby, gouverneur-général des îles anglaises résidait à la Barbade. Furieux de ce que les Anglais aient été chassés de Saint-Christophe, il résolut d'attaquer la Guadeloupe.



Chefs en présence ◆**Anglais** : Lord Francis Willoughby. ◆**Français** : capitaines Baron et Reauville. Dulion[1], qui participa aux derniers combats, deviendra un peu plus tard gouverneur de la Guadeloupe[2].

PLANCHE Ire.

LA figure premiere contient le deſſein d'un vaiſſeau du premier rang avec ſes màts & vergues, & quelques-uns des principaux cordages.

La figure deuxieme contient le deſſein d'un vaiſſeau de guerre avec toutes ſes manœuvres & ſes cordages.

Fig. 1. A la quille. B l'étambord & l'étrave. C le gouvernail. D le voûtis ou la voûte, & revers d'arcaſſe. E la galerie. F la friſe. G l'épar ou le bâton de pavillon & ſon bloc ou chouquet, ou tête de maure. H le deſſus de la dunette à l'arriere, ou la dunette. HH château de pouppe ou château d'arriere. J vergue de hunier de recharge. K le demi-pont ou corps-de-garde. C'eſt ordinairement la partie qui ſe trouve ſous le gaillard de l'arriere. L le château d'avant ou de proue. La partie du pont compriſe entre les lettres I K, s'appelle *la belle* ou *l'embelle*. M les boiſſars ou boſſeurs. N l'éperon. O les préceintes ou ceintes. P le canon & les ſabords. Q le dogue d'amore. R la maîtreſſe ancre, la plus grande & la plus groſſe de toutes les ancres du vaiſſeau. S les écubiers. T le cable. V la bouée & ſon orin. W le màt d'artimon. X le grand màt Y le màt de miſaine ou d'avant, ou de bourcet. Z le màt de beaupré, ou ſimplement le beaupré & la bouteille. *a* màt de perroquet d'artimon. *b* grand màt de hune. *c* màt de grand perroquet. *d* màt de hune d'avant. *e* màt de perroquet d'avant. *f* màt de perroquet de beaupré. *g* les girouettes. *h* pavillon du grand màt, ou du grand perroquet. *i* pavillon de l'arriere. *k* pavillon de beaupré. *l* vergue & voile d'artimon. *m* vergue de fougue ou de foule. *n* vergue & voile de perroquet de fougue. *o* la grande vergue & la grande voile du grand pacfi. *p* vergue du grand hunier & le grand hunier. *q* vergue du grand perroquet, & voile du grand perroquet, ou le grand perroquet. *r* vergue & voile de miſaine. *s* vergue & voile du petit hunier. *t* vergue & voile du perroquet d'avant. *u* vergue & voile de beaupré, ou la ſivadiere. *x* vergue & voile du perroquet de beaupré. *y y* les hunes.

2. Vaiſſeau de guerre avec toutes ſes manœuvres & cordages. 1 gouvernail. 2 échelles de corde. 3. bouteille. 4 préceintes. 5 Sabords. 6 mantelets des ſabords. 7 étrave. 8 taille-mer ou gorgere. 9 guiſſaux. 10 bras d'erpes. 11 friſe de la poulaine. 12 figure de la poulaine. 13 trélingage de beaupré. 14 màt de beaupré. 15 vergue de ſivadiere. 16 hune de beaupré. 17 chouquet de beaupré. 18 le perroquet de beaupré. 19 vergue dudit perroquet. 20 bâton du pavillon de l'avant. 21 pavillon de l'avant. 22 pomme de pavillon. 23 étai ou marmet de l'avant. 24 balancine du ſuſdit perroquet. 25 balancines de ſivadiere. 26 bras de ladite ſivadiere. 27 porte-aubans. 28 caps de mouton. 29 décolas. 30 liſſes. 31 friſe ou ornemens. 32 fenêtres. 33 montans de la pouppe. 34 fanaux de l'arriere. 35 bâtons d'enſeigne 36 enſeigne ou pavillon. 37 pomme du bâton d'enſeigne. 38 màt d'artimon. 39 aubans. 40 enfléchures. 41 hune d'artimon. 42 vergue de fougue. 43 chouquet d'artimon. 44 vergue du perroquet de fougue. 45 perroquet de fougue. 46 chouquet & les croiſées dudit perroquet. 47 girouette d'artimon. 48 balancine. 49 marticle d'artimon. 50 étai du perroquet de fougue. 51 balancine de la vergue de foule. 52 bras de la vergue de foule. 53 boulines. 54 bras du perroquet. 55 cargues d'artimon. 56 balancine de la grande vergue. 57 bras du grand hunier. 58 bouline du grand hunier. 59 grande hune. 60 grand màt. 61 grande vergue. 62 chouquet. 63 grand hunier. 64 galaubans d'hunier. 65 balancine du grand hunier. 66 bras du grand perroquet. 67 chouquet du grand perroquet. 68 vergue du grand perroquet. 69 grand perroquet. 70 balancine du grand perroquet. 71 chouquet du grand perroquet. 72 bâton de commandement. 73 pomme du bâton. 74 pavillon de commandement. 75 étai du grand perroquet. 76 bouline du perroquet 77 étai du grand hunier. 78 bras du petit hunier. 79 balancine du petit hunier. 80 pomme de girouette du petit perroquet. 81 girouette du petit perroquet. 82 chouquet & croiſettes du petit perroquet. 83 étai du petit perroquet. 84 balancines de miſaine. 85 màt du petit hunier. 86 chouquet & croiſettes du petit hunier. 87 petit perroquet. 88 étai du petit hunier. 89 balancine de miſaine. 90 étai d'hunier de miſaine. 91 bras de l'hunier de miſaine. 92 vergue du petit hunier. 93 chouquet de miſaine. 94 hune de miſaine. 95 màt de miſaine. 96 vergue de miſaine. 97 bouline du petit hunier. 98 balancine de la vergue de miſaine. 99 bouline de miſaine. 100 couet de miſaine. 101 écoute de miſaine. 102 bouline de la grande voile. 103 écoute de la grande voile. 104 étai du grand màt 105 étai du màt de miſaine. 106 étai d'artimon. 107 vergue d'artimon. 108 bras de la grande voile. 109 écoute d'artimon. 110 ource.

1 Ou Du Lyon.

2 Ayant inscrit à son compte bien d'autres faits d'armes, il mourra en juillet 1677.



Effectifs engagés ◆**Anglais** : de la flotte de Willoughby[3] se détachèrent cinq vaisseaux qui firent voile vers Les Saintes. Un capitaine écossais de Willoughby écrivit que Lord Willoughby avait 2 800 fusiliers marins dans son escadre et qu'il était allé chercher 2 000 hommes à Antigua, 1 100 à Névis et 300 ou 400 à Montserrat. Il commandait donc au moins 6 600 fantassins. ◆**Français** : inconnus.

Stratégie ou tactique : Le combat fut pour la possession de ces rochers appelés Les Saintes et considérés alors comme le « Gibraltar des Indes occidentales ». Vains assauts contre les positions françaises et contre-attaques de ces derniers. Un ouragan se joignit aux Français pour détruire totalement l'expédition anglaise.

Résumé de l'action : Après son échec devant Saint-Pierre de la Martinique, Francis Willoughby[4], anxieux de redorer son blason terni, arriva aux Saintes le 2 août. Dans la rade étaient mouillées les frégates des capitaines Baron et Reauville.

Attaqués par les trois frégates du vice-amiral William Hill, ces deux capitaines livrèrent une longue bataille. L'un fut fait prisonnier, l'autre, Baron, voyant qu'il allait succomber, brûla son navire pour éviter qu'il ne tombât aux mains des Anglais et se retrancha dans un « fort de rochers » contre lequel le seul équipage anglais du MARGARET[5] perdit 60 hommes sans succès.

Vers 18 h, un violent vent du nord se leva, qui eut tôt fait de devenir tempête. L'escadre anglaise croisait dans le détroit entre la Guadeloupe et Les Saintes quand elle fut assaillie par ce terrible ouragan. Les vents soufflèrent du nord pendant six heures puis après quinze minutes d'hésitation, virèrent soudain à l'e.-s.-e. et poussèrent l'escadre entière sur les côtes rocheuses de la Guadeloupe où les vaisseaux s'éventrèrent et les marins se perdirent. Les quelques vaisseaux qui se trouvaient dans le port des Saintes furent eux-mêmes mis à mal. Une seule petite frégate de 22 canons fut rescapée et parvint à bon port. La tempête dura des heures. Les vaisseaux ancrés dans la rade de Terre-de-Haut furent drossés à la côte comme tous ceux de la flotte anglaise dont on retrouva les restes jusque sur les rivages de la Guadeloupe.

Quant aux 450 marins anglais du vice-amiral Hill restés à terre, ils furent contre-attaqués par Dulion et ses miliciens français de la Guadeloupe de même que par les terribles Indiens Caraïbes de la Dominique venus appuyer les Français ; le tout sous les ordres de Desmeuriers. Dulion débarqua aux Saintes le 15 août et obligea les Anglais débarqués à se rendre. Ils finirent par capituler le 16 août 1666.

Le neveu de Lord Francis Willoughby, Henry, arriva d'Antigua au secours des troupes de Hill avec six navires. D'Elbée l'attaqua avec Le LYS COURONNÉ

3 Dix-huit gros vaisseaux, entre autres, et des milliers d'hommes.
4 Avec 18 de ses navires.
5 Capitaine Edward Burd.

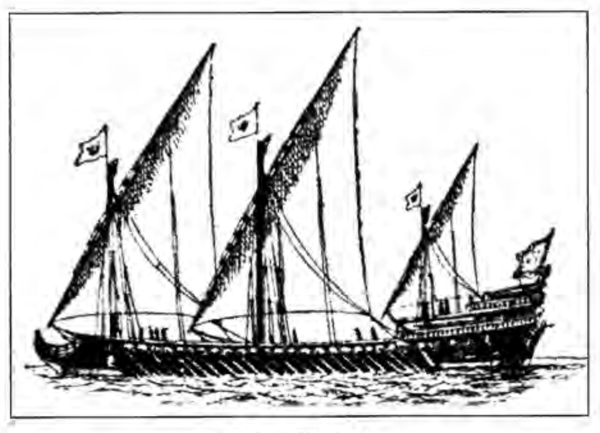


[40 canons], Le SAINT-CHRISTOPHE, Le CONCORDE et Le SAINT-ANTOINE, aux équipages renforcés de 400 miliciens. Finalement, après un violent combat à l'abordage, les Français s'emparèrent de 230 hommes sur 300 et de trois navires sur six.

Pertes ◆Selon les Français, les Anglais perdirent l'amiral Lord Francis Willougby, 8 000 hommes et 17 navires, si l'on tient compte des pertes infligées par l'ouragan. Cela semble un peu exagéré, du moins si l'on considère les effectifs d'origine, mais il est vrai que *les équipages n'y étaient pas comptés*. Seule une petite flute de 22 canons réussit à se sauver de la tourmente. C'était une flute démâtée qui gagna enfin Montserrat tandis que le brûlot du Milord atteignait Antigua.

Conséquence de cette défaite anglaise: Pour fêter cette victoire sur les Anglais, Dulion demanda aux pères Jacobins de chanter un *Te Deum*. Ce fut le premier « 15 août » de l'histoire des Saintes, car cette date est devenue le jour de la fête patronale de Terre-de-Haut. Le malheur des uns inspire aux autres le bonheur.

SOURCES ET LECTURES : ◆*Histoire de la Guadeloupe*, etc., Lenis BLANCHE, Paris, 1938. ◆*Histoire de la Guadeloupe sous l'ancien régime, 1635-1789*, Maurice Satineau, Paris, 1928. ◆*Les Saintes, dépendances de la Guadeloupe*. Recueil de notes et observations générales, Félix Breta, Paris, 1939. ◆*Les Caraïbes. La Guadeloupe, 1635-1656. Histoire des vingt premières années de la colonisation de la Guadeloupe*, d'après les relations du R. P. Breton. Publiées par l'abbé Joseph Rennard, par Raymond Breton, dominicain, Paris, 1929.



Galéasse (XV[e] siècle)
in Larousse Universel en 2 volumes – Vol. I – @ Archives Larousse

Saintes. *Bataille navale des*

Autre nom : Bataille navale de la Dominique.

Date de l'action : 12 avril 1782.

Localisation : Petit archipel situé entre la Guadeloupe et l'île de la Dominique dans les Antilles. Coordonnées géographiques moyennes : 15° 50' de latitude Nord et 61° 40' de longitude Ouest.

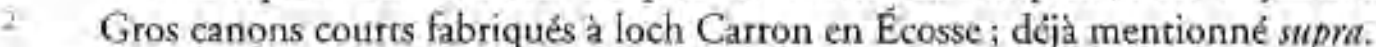
Conflit : Guerre de l'Indépendance américaine [5 septembre 1775 – 3 septembre 1783, Traité de Paris].

Contexte : Après avoir conquis de nombreuses îles anglaises dans les Caraïbes, De Grasse appareilla de Saint-Pierre[1] de la Martinique, le 8 avril 1782, avec 35 vaisseaux, 6 frégates ou corvettes et un convoi de 150 transports de troupes réunis pour une expédition contre la Jamaïque. Un malencontreux abordage accidentel survint dans la nuit du 11 avril et obligea les Français à remorquer un navire. Cela retarda De Grasse et le mit en face, le 12, de la flotte anglaise de Rodney qui comptait 37 vaisseaux et une quinzaine de frégates. *Six vaisseaux français reçurent l'ordre de poursuivre leur route avec le convoi* tandis que 29 restaient pour barrer le passage à l'escadre anglaise. Le moral des Français était haut, renforcé par une longue série de victoires navales sur les Anglais.

Chefs en présence ◆**Marine royale** : l'amiral comte de Grasse. ◆**Royal Navy** : amiral Rodney et son second Sir Samuel Hood. Le 3e au commandement était le contre-amiral Drake.

Effectifs engagés ◆**Royal Navy** : 37 vaisseaux portant 3 012 canons et une quinzaine de frégates. Donc, une **supériorité numérique de 8 vaisseaux de ligne et de 766 canons**. ◆**Marine Royale** : 29 vaisseaux portant 2 246 canons.

Stratégie ou tactique : Les lignes parallèles de bataille étaient orientées *grosso modo* Nord-Sud. Les Français naviguaient vers le Sud et les Anglais vers le Nord. Le vent d'e.-s.-e., passa au s.-s.-e. vers 10 h 30. L'amiral Rodney commandait le centre, face à De Grasse, Hood, l'arrière-garde face à l'avant-garde française de Bougainville et Drake, l'avant-garde anglaise face à l'arrière-garde française de Vaudreuil. Le lieutenant-général Vaudreuil, commandant en second de l'escadre, écrivit dans son rapport à Versailles : « Tous les bâtiments de guerre anglais ont sur leurs gaillards une quantité de caronnades[2] dont l'effet est on ne peut plus meurtrier. Ce sont ces nouvelles armes qui nous ont dégréés à la journée du



1 Ville portuaire qui allait être détruite 20 ans plus tard par le volcan appelé La Montagne Pelée. C'était alors la capitale administrative. Après sa destruction complète, Fort-Royal devint le chef-lieu.

2 Gros canons courts fabriqués à loch Carron en Écosse ; déjà mentionné *supra*.



1ère Phase — L'approche
Bataille navale des Saintes — 12 avril 1782
2e Phase — La mêlée
Arrière-Garde française — Vaudreuil
Avant-Garde anglaise — Drake
Centre français — de Grasse
Avant-Garde française — Bougainville
Centre anglais — Rodney
Arrière-Garde anglaise — Hood
Vent d'Est
MARLBOROUGH
PRINCESS
RUSSELL
HERCULES
RESOLUTION
DUKE
DIADÈME
NAMUR
FORMIDABLE
GLORIEUX
CANADA
VILLE-DE-PARIS
HECTOR
BEDFORD
L'ARDENT
Percée anglaise
Percée
La ligne française est fractionnée en trois divisions
N O E S
Vent d'Est-Sud-Est
Océan Atlantique

Collection privée de l'auteur

12 avril. De plus, les Anglais ont adopté des platines à canons qui leur permettent de pointer infiniment mieux que nous avec des boutefeux. » Ce fut un corps-à-corps à l'abordage et une canonnade à bout-portant pour laquelle les vaisseaux anglais étaient non seulement plus nombreux mais mieux armés, car la Marine royale s'était momentanément laissée distancer quant aux progrès techniques.

Résumé de l'action: Au début, les Français avaient l'avantage du vent d'est. Tout allait bien pour eux, malgré leur infériorité numérique, jusqu'au moment où le vent tourna sud-sud-est, ce qui entraîna un certain flottement dans la ligne française qui s'efforçait de respecter la formation donnée. Rodney, de son côté, se lança dans la mêlée. Il parvint à franchir la ligne française par un espace en arrière du VILLE-DE-PARIS, navire-amiral français.

Soumis aux tirs précis des Anglais et assailli par une dizaine de gros vaisseaux anglais, Le VILLE-DE-PARIS combattit avec rage. Il finit par manquer de *gargousses*[3] et ses canonniers chargèrent ses canons « à la cuiller[4] », ce qui ôtait toute précision à leur tir.

3 Charges standard de poudre en sac qui se glissaient dans le canon derrière le boulet.
4 **À la cuiller**, c'est-à-dire *en vrac*.



Encerclé, avec les 2/3 de son équipage hors de combat, l'amiral de Grasse refusa de se transborder sur un autre vaisseau et même de se faire remorquer par Le PLUTON. Il se battit toute la journée jusqu'à 18 h 30. À court de boulets, les canonniers français chargeaient leurs canons avec tout ce qu'ils pouvaient trouver de métallique, y compris la vaisselle en argent de l'amiral. Ce fut alors que De Grasse donna l'ordre au capitaine de vaisseau Lavilléon d'amener les couleurs.

Malgré leur grande supériorité numérique, les Anglais épuisés ne poursuivirent pas. L'amiral Rodney en expliqua lui-même la raison[5] : « La longueur de la bataille fut telle que cela endommagea la plus grande partie de notre avant-garde et de notre centre, de même que certains vaisseaux de l'arrière-garde. De ce fait, poursuivre toute la nuit aurait été grandement inadéquat. De plus, les prisonniers à bord des prises n'auraient pu être transférés, et ces prises, accompagnées des vaisseaux extrêmement endommagés de la flotte britannique, auraient été exposées à une recapture par les Français ; la nuit était extrêmement noire, et les ennemis qui s'éloignaient en Corps groupés, auraient pu défaire, par rotation, les navires qui les escortaient, et de ce fait auraient exposé la flotte britannique, après une victoire, à une défaite... »

Pertes ◆**Marine royale** : De Grasse fut fait prisonnier, le gros vaisseau-amiral VILLE-DE-PARIS pris ; quatre autres vaisseaux tombèrent entre les mains des Anglais, mais dans un tel état d'avarie que pas un seul ne parvint en Angleterre.
◆**Royal Navy** : tous les vaisseaux anglais furent aussi plus ou moins avariés.

Conséquence de cette défaite française : De fait, la bataille des Saintes n'eut aucune répercussion sur la guerre de l'Indépendance américaine qui était déjà gagnée par les Français et les insurgents. Elle sauva cependant la Jamaïque, même si un historien anglais a pu écrire que cette île anglaise fut plus sauvée par l'indécision des Français que par cette bataille.



La Galissonnière
Collection privée de l'auteur

[5] Citée par G.B. Mundy, *Life and Correspondance of Admiral Lord Rodney.*



De Grasse fut conduit en tant que prisonnier de guerre en Angleterre où il fut reçu avec les honneurs les plus grands[6].

SOURCES ET LECTURES : ◆*Mémoire du comte de Grasse sur le combat naval du 12 avril 1782, avec les plans des positions principales des armées respectives*, François Joseph Paul, marquis de Grasse-Tilly, 1782. ◆*The Dominica Story. A History of the Island, Lennox Honychurch*, The Dominica Institute, 1984. ◆*The Life and Correspondence of the Late Admiral Lord Rodney*, Godfrey Basil Mundy, 2 vol. Londres, 1830. ◆*The Naval Achievements of Admiral George Lord Brydges Rodney*, To Which Is Added, Thoughts on the conduct of the late Minority, now the present Ministry of Great Britain. A. Tweedie, Series : Adams and Bonwick, British Pamphlets. 1083, W, Darling, 1782. ◆*The Caribs and Their colonizers. The Problem of Land*, par Hilary Frederick, 35 Ludgate Hill, Londres, 1982.

6 Même s'il était celui qui, tout compte fait, était le responsable de la perte définitive, par les Anglais, de leurs treize colonies américaines, en battant la Royal Navy dans la baie de Chesapeake.

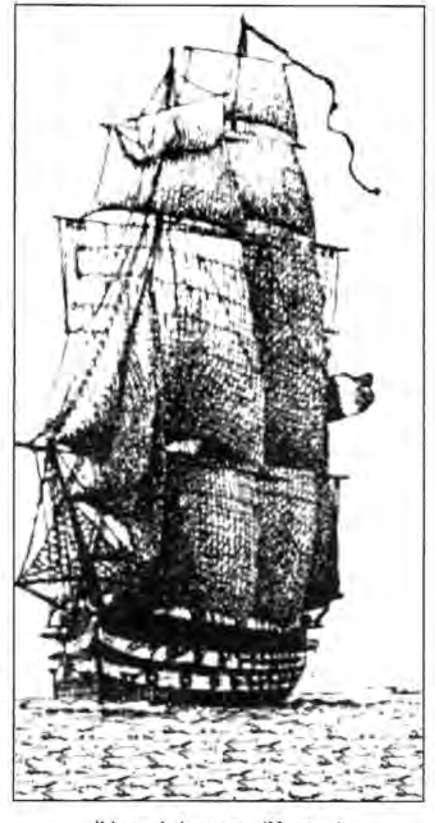
Santa-Marta. *Bataille navale de*

Date de l'action: 3 septembre 1702.

Localisation: Antilles.

Conflit: Guerre de Succession d'Espagne [1701-1714].

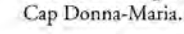
Contexte: En janvier 1702, l'escadre anglaise du vice-amiral John Benbow arrivait à Port-Royal de la Jamaïque. Là, Benbow fut informé de ce que « la flotte d'argent espagnole était à Vera Cruz, les tonnes d'or et d'argent prêtes à être embarquées, et une escadre française de 12 vaisseaux attendait à La Havane afin de la convoyer à travers l'Atlantique ». En mai, alors que la flotte d'argent n'avait pas encore appareillé, l'escadre de Benbow fut renforcée par celle du contre-amiral Whetstone.



Vaisseau à deux ponts (90 canons) *in* Larousse Universel en 2 volumes – Vol. I – @ Archives Larousse

Le 11 juillet, Benbow quitta Port-Royal avec 12 vaisseaux pour suivre le marquis français de Coëtlogon chargé de la protection des Espagnols contre une agression anglaise. Six navires furent envoyés pour surveiller Ducasse qui devait apparaître du côte de l'extrémité ouest d'Hispaniola [Saint-Domingue].

Le 27 juillet, l'escadre anglaise arriva dans le golfe de Léogane[1], où elle trouva plusieurs vaisseaux français à l'ancre près de la ville du même nom. Elle envoya aussitôt un équipage de prise prendre possession de l'un des navires français dont l'équipage était à terre. Un « 50 canons », presque sans équipage aussi, se jeta à la côte pour ne pas être pris par l'escadre anglaise. Le lendemain matin, un petit marchand français de 16 canons fut coulé, un de 18, brûlé sous le fort de Léogane et plusieurs autres, chargés de vin, furent pris. *Comble de l'obéissance aveugle : pour protéger les Espagnols, l'escadre française négligeait de couvrir les ports français !* En atteignant le cap Dame-Marie[2], à l'extrémité ouest d'Hispaniola, Benbow apprit que Ducasse devait aller à *Cartagène* et à *Portobello*. Le 10 août, il aperçut 4 vaisseaux français de 60 canons qui escortaient quelques galions espagnols.



1 À Saint-Domingue.
2 Cap Donna-Maria.



Chefs en présence ◆**Anglais** : le vice-amiral John Benbow. ◆**Français** : *lieutenant-général des armées du roi*, Jean-Baptiste Ducasse, Gascon de la région de Dax.

Effectifs engagés ◆**Français** : 4 vaisseaux de guerre de 60 canons. ◆**Anglais** : 7 gros vaisseaux de guerre : The DEFIANCE [64 canons] ; The PENDENNIS [48 canons] ; The WINDSOR [60 canons] ; The BREDA [vaisseau-amiral de 70 canons, au centre] ; The GREENWICH [60 canons] ; The RUBY [48 canons] ; The FALMOUTH [48 canons] et quelques galères et frégates plus petites.

Stratégie ou tactique : L'indiscipline des capitaines anglais, qui frisait la mutinerie, fut sans doute une des causes de cette défaite anglaise.

Résumé de l'action : Vers 16 h, les deux escadres se faisaient face. La bataille commença malgré l'infériorité numérique des Français qui n'alignaient que 4 vaisseaux contre 7. Ce fut une suite de canonnades, de feux de mousqueterie et d'abordages extrêmement sanglants qui dura jusqu'à la tombée de la nuit. Les Français restèrent maîtres de plusieurs navires[3]. Toute la nuit, les deux escadres demeurèrent face à face. L'amiral anglais avait donné l'ordre formel à ses vaisseaux de rester dans la ligne de bataille. Plusieurs capitaines anglais avaient pourtant choisi de s'éloigner durant la nuit pour réparer ; et le lendemain, au lever du jour, ils se tenaient à l'écart. Le vice-amiral John Benbow se retrouva à égalité avec les Français qui étaient tous restés et qui se préparaient à renouveler la bataille.

La matinée se passa à s'observer. Puis vers 14 h, l'escadre anglaise prit le large. Benbow, qui ne voulait combattre qu'avec la supériorité numérique[4], essaya de regrouper ses vaisseaux. Dans la soirée, il avait réussi à rallier ses vaisseaux récalcitrants et il réunit un Conseil de guerre *qui décida de ne pas reprendre le combat.* Malgré la retraite des Anglais, les Français, fort arrogants, avaient suivi l'escadre anglaise et le combat reprit à coups de canons ; un boulet à chaîne[5], envoyé par les Français, détruisit une jambe du vice-amiral anglais. Cela ne l'empêcha pas de continuer de diriger la bataille avec grand courage. Bientôt, pourtant, le capitaine Richard Kirkley du DEFIANCE arriva sur le navire-amiral BREDA et lui suggéra qu'*il ferait mieux d'ordonner le décrochage et la retraite.* Un peu plus loin, quatre navires anglais, attaqués un moment par un vaisseau français, décrochèrent sans tenir compte des signaux de Benbow qui leur ordonnait de maintenir le combat. Ne sachant si ses capitaines avaient refusé le combat par lâcheté ou pour le sacrifier à l'ennemi[6], l'amiral anglais décida de décrocher, lui aussi, et retraita vers Port-Royal de la Jamaïque.

3 Des galères et des frégates.

4 C'est d'ailleurs une règle fondamentale de la Royal Navy.

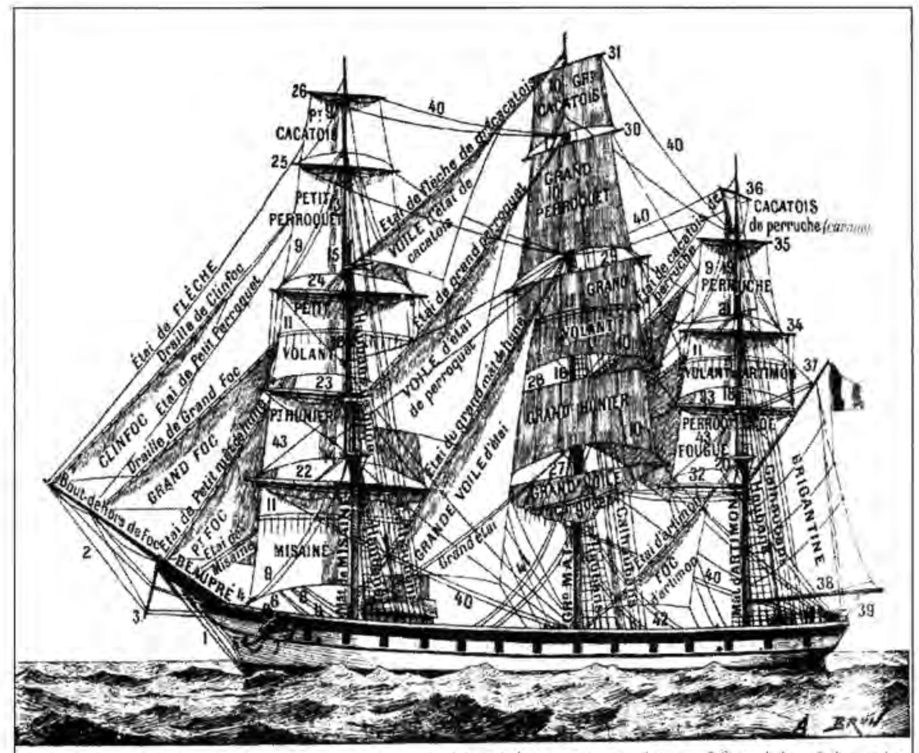
5 Deux boulets reliés par une chaîne constituaient un projectile antipersonnel fort destructeur. Ce genre de projectile était également fort efficace contre les cordages et les voilures.

6 Les manières arrogantes de l'amiral Benbow lui avaient attiré bien des ennemis.



Pertes ◆**Français**: inconnues. ◆**Anglais**: Le FALMOUTH, Le BREDA et le RUBY furent fortement endommagés.

Conséquence de cette défaite anglaise: Lorsqu'un officier anglais lui exprima ses regrets pour la perte de sa jambe, l'amiral anglais lui répondit avec indignation: « Moi aussi je la regrette; mais j'aurais préféré perdre les deux plutôt que de voir ce déshonneur tomber sur la nation britannique! » À partir de Cartagène, l'amiral Ducasse envoya un mot à Benbow en ces termes: « Monsieur, j'avais un peu l'espoir, lundi dernier, de souper dans votre cabine, mais il a plu à Dieu d'en décider autrement. Grâce à Dieu. Pour ce qui est de ces lâches capitaines qui ont déserté, pendez-les, par le Ciel, [*Sic*!] ils le méritent! Ducasse. »



Un trois-mâts carré

in Larousse Universel en 2 volumes – Vol. II – @ Archives Larousse



Le 6 octobre, les capitaines félons furent jugés en Cour martiale dirigée par le contre-amiral Whetstone pour désertion en présence de l'ennemi[7].

SOURCES ET LECTURES : ◆*An Account of the Proceedings in the West-Indies of Vice-Admiral Benbow, Admiral of Her Majesty's Ships in the West-Indies, from the 11th Day of July Last, to the Middle of October*, With a relation of an engagement between a squadron of Her Majesty's Ships under his command, and a squadron of French under Monsieur Du Cass, near the coast of Santa Martha, from the 21st to the 24th day of August last, Edw. Jones, in the Savoy, 1702. ◆*An account of the arraignments and tryals of Col. R. Kirkby, Capt. J. Constable, C. Wade, S. Vincent, and C. Fogg, [...] at a court-martial held on board the ship Breda in Port-Royal harbour*, [...] *October, 1702*, for cowardice [...] and other crimes, committed by them in a fight at sea, [...] between [...] J. Benbow and Admiral Du Casse. [...] Transmitted from two eminent merchants at Port-Royal [...] to a person of Quality in [...] London, Londres, 1703. ◆*L'amiral Du Casse : l'élévation d'un Gascon sous Louis XIV*, Philippe Hrodej, Paris, Librairie de l'Inde, 1999. ◆*Jugement rendu par le conseil de guerre extraordinaire de marine, tenu à Lorient par ordre du roi.* (Au sujet des accusations portées contre plusieurs officiers supérieurs ayant pris part au combat naval de la Dominique [21 mai 1784], Lorient : imp. de L.-C.-R. Baudoin, sans date.

7 Les capitaines Vincent [du FALMOUTH], Fogg [du BREDA] et Walton [du RUBY] furent acquittés. Les capitaines Kirkland et Wade [du DEFIANCE et du GREENWICH] furent condamnés à la peine capitale, mais la sentence fut suspendue jusqu'à l'arrivée à Plymouth où ils furent fusillés sur le pont du BRISTOL par un peloton de fusiliers-marins, sans avoir pu débarquer. Suprême châtiment ! Le capitaine Constable [du WINDSOR] fut mis en cellule pour un temps indéterminé au bon plaisir de la bonne reine Anne. Le capitaine Hudson [du PENDENNIS] se suicida peu avant le procès qui l'aurait, sans aucun doute, condamné à mort. Benbow mourut peu après, sans doute de la gangrène.

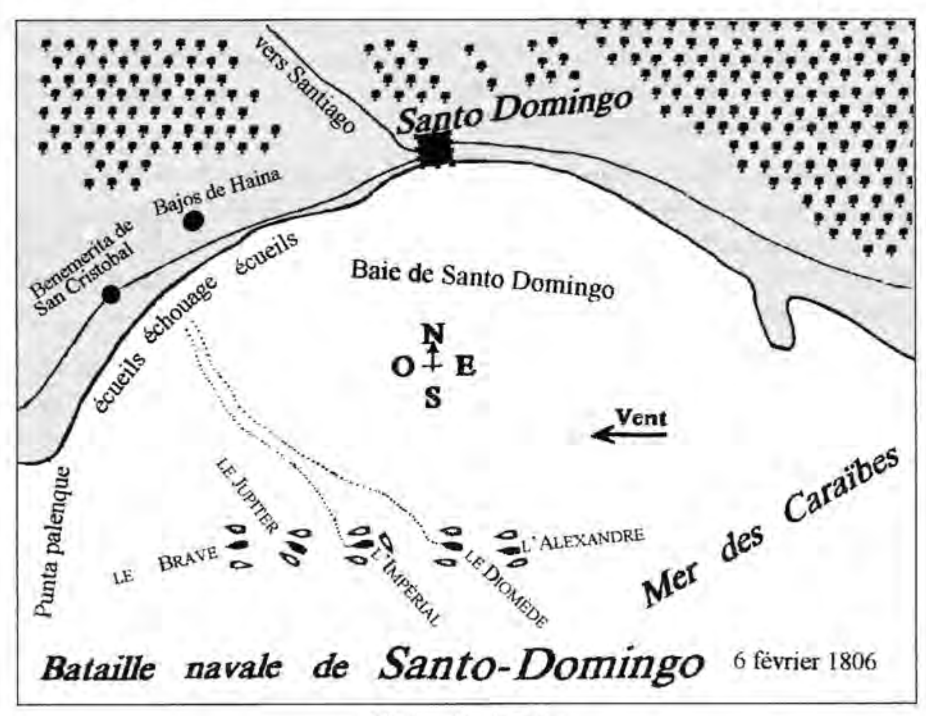


Santo-Domingo. *Bataille navale de*

Date de l'action: 6 février 1806.

Localisation: Saint-Domingue, Grandes Antilles. Coordonnées géographiques: 18°28' de latitude Nord et 69°54' de longitude Ouest.

Conflit: Guerres du Premier Empire [18 mai 1804 – 1814 et 1815]. La Quatrième coalition ne commencera qu'en septembre 1806 et durera jusqu'au Traité de Tilsit, le 9 juillet 1807.



Collection privée de l'auteur

Contexte: L'escadre française sortit de Brest le 13 décembre 1805 et, malgré les avaries causées par de fortes tempêtes, arriva en vue de Santo-Domingo le 22 janvier 1806. Elle commença par débarquer des troupes et des munitions destinées au général Ferrand et répara les avaries causées à ses bâtiments. Le 6 février au matin, alors que les réparations n'étaient pas terminées, la corvette DILIGENTE, placée en surveillance près de l'île de Savana, signala l'approche des Anglais. L'amiral donna l'ordre de branle-bas de combat et d'appareillage. Mais cette dernière manœuvre traîna en longueur et il était 7 h quand le dernier eut appareillé. L'escadre anglaise qui apparut était de 11 bâtiments de guerre dont 7 vaisseaux de ligne.



Chefs en présence ◆**Royal Navy**: amiraux Suckworth, Cochrane et Louis. ◆**Marine impériale**: contre-amiral Leissègues.

Effectifs engagés ◆**Royal Navy**: 11 bâtiments de guerre dont 7 vaisseaux de ligne parmi lesquels on pouvait apercevoir les pavillons de commandement des amiraux Duckworth, Cochrane et Louis: The AGAMEMNON [64 canons, capitaine Sir Edgard Berry], The SUPERB [74, capitaine John Duckworth], The NORTHUMBERLAND [74 canons, contre-amiral Cochrane], The SPENCER [74, capitaine R. Stopford], The CANOPUS, [80 canons, contre-amiral T. Louis], The DONEGAL [74, capitaine Pulteney Malcolm], The ATLAS [74, capitaine Samuel Pym]. ◆**Marine impériale**: 5 vaisseaux de ligne, 2 frégates et une corvette: L'IMPÉRIAL[1], Le DIOMÈDE [74 canons, capitaine Hemi], Le JUPITER [74, capitaine Leignel], Le BRAVE [74, capitaine Coudé] et L'ALEXANDRE [74, capitaine Garreau] avec les frégates La FÉLICITÉ [40] et La DILIGENTE [20 canons, capitaine Cocault].

Stratégie ou tactique: L'amiral français avait planifié de mettre la tête de la ligne anglaise entre deux feux et de l'écraser avant qu'elle ne puisse être secourue. Il échoua à cause de la disproportion des forces et de la puissance illusoire de L'IMPÉRIAL, à la coque trop fragile. La défaite du cap Trafalgar continuait d'affecter psychologiquement les Français, au point qu'ils partaient vaincus.

Résumé de l'action: À 9 h, la bataille s'engagea. L'escadre française se trouvait alors à environ 14 km à l'ouest-sud-ouest de Santo-Domingo. La supériorité numérique des vaisseaux anglais leur donnait un grand avantage sur ceux du contre-amiral Leissègues; ils en tirèrent parti. Après quelques manœuvres durant lesquelles l'amiral français échoua dans son dessein de mettre la tête de la ligne anglaise entre deux feux et de l'écraser avant qu'elle ne puisse être secourue, quatre vaisseaux anglais s'attachèrent à combattre, chacun, un des quatre vaisseaux français de 74 canons, tandis que les trois autres se jetèrent sur L'IMPÉRIAL. Ce vaisseau, le plus puissant en artillerie qui avait été construit jusque-là sur toutes les mers du globe[2], soutint vigoureusement cette triple attaque[3]. Mais le peu de solidité de sa muraille, que les boulets traversaient même au niveau de la batterie basse, fit qu'il eut une partie de son équipage hors de combat et quantité de canons démontés. Il perdit ainsi l'avantage qu'il avait sur les petits vaisseaux de 74 canons.

De leurs côtés, Le BRAVE et Le JUPITER succombèrent les premiers après une résistance peu prolongée. Ils amenèrent leurs pavillons alors qu'ils avaient

1 Trois-ponts de 130 canons, capitaine Bigot, portant la marque du contre-amiral Leissègues. Mais ce géant au pied d'argile avait une coque trop mince.

2 Si l'on excepte l'espagnol Le SANTISSIMA-TRINIDAD, gigantesque **quatre-pont** de 130 canons qui lutta à Trafalgar.

3 En fait, avec ses **130** canons, il dut faire face à **222** canons anglais. On trouve toujours son maître; de même qu'en 1941, Le puissant BISMARCK – tout neuf –, qui avait coulé Le HMS HOOD d'une seule bordée, fut lui-même exécuté peu après par une énorme escadre anglaise qui voulait venger Le HOOD.

encore tous leurs mâts debout. Pour Le BRAVE, la cause en fut que le capitaine Coudé et plusieurs autres officiers furent mis hors de combat et un marin amena tout simplement le pavillon. Les causes de la reddition du JUPITER ne sont pas connues. L'ALEXANDRE tint longtemps son poste en avant de L'IMPÉRIAL et lutta avec furie, mais lorsqu'il eut perdu tous ses mâts, il dériva sous le vent de la ligne et aucune frégate ne se trouva là pour lui donner la remorque. En effet, les deux frégates françaises s'étaient éloignées de l'enfer du champ de bataille sans en avoir reçu l'ordre de l'amiral français. Le DIOMÈDE, matelot arrière de l'amiral[4], s'acquit le plus grand honneur par la manière dont il se défendit, alors qu'il était attaqué par plusieurs vaisseaux anglais, après que Le BRAVE, Le JUPITER et L'ALEXANDRE eurent amené leur pavillon.

Dès 10 h 30, la batterie de 18 livres de L'IMPÉRIAL se trouva entièrement désemparée. Une heure après, celle de 24 livres le fut également. Réduit à sa batterie de 36, ce vaisseau répondit encore vigoureusement au feu des vaisseaux anglais qui l'entouraient, alors au nombre de quatre. À 11 h 30, le grand mât et le mât d'artimon de L'IMPÉRIAL s'abattirent. Il avait ainsi perdu le moyen de manœuvrer pour présenter successivement le travers aux vaisseaux anglais qui le combattaient ; et ces derniers purent prendre et conserver les positions les plus avantageuses pour le canonner et le réduire par ses angles morts.

Déjà 500 hommes de l'équipage de L'IMPÉRIAL étaient hors de combat ; le capitaine et le second grièvement blessés. Les deux officiers en second de l'amiral avaient été tués à ses côtés et il ne restait plus auprès de lui qu'un seul enseigne. Dans une telle situation, le contre-amiral Leissègues[5], déterminé jusqu'à la mort, continuait d'arpenter le gaillard d'arrière de L'IMPÉRIAL, encourageant l'équipage à se défendre jusqu'à la dernière extrémité. La perte de trois de ses vaisseaux, l'état désespéré de celui qu'il montait, rien ne semblait ébranler sa détermination à combattre. Résolu à couler à fond plutôt que d'amener son pavillon, il faisait retourner le feu le plus vif de toutes les pièces que les boulets ennemis n'avaient pas détruites.

Cependant, l'humanité lui ordonnait d'épargner le reste de cet équipage qu'il forçait à effectuer son propre baroud d'honneur d'officier. Et il se décida à une manœuvre qui lui parut remplir ce but et empêcher son vaisseau de tomber entre les mains des Anglais : il ordonna de diriger L'IMPÉRIAL vers la côte et de l'y embosser. Mais tous les câbles avaient été coupés par les boulets ennemis et il ne restait plus d'autres ressources que d'échouer le navire. L'amiral en donna l'ordre. À 12 h 15, L'IMPÉRIAL toucha terre, présentant le travers au large. Le DIOMÈDE imita la manœuvre de l'amiral et vint s'échouer à une encablure [200

4 C'est-à-dire qu'il suivait le navire-amiral et gardait ses arrières.

5 Le grade de contre-amiral est immédiatement inférieur à celui de vice-amiral. Il correspond au grade de général de brigade dans l'Armée de terre.



mètres] en arrière de L'IMPÉRIAL. Les vaisseaux de l'escadre anglaise, craignant de se perdre en poursuivant ces deux vaisseaux, s'éloignèrent de la côte, emmenant avec eux Le BRAVE, Le JUPITER et L'ALEXANDRE.

La côte sur laquelle L'IMPÉRIAL et Le DIOMÈDE s'échouèrent était hérissée de roches. Ces deux vaisseaux furent promptement défoncés. Tout espoir de les sauver étant perdu, il ne restait d'autre parti à prendre que de les brûler aussitôt qu'on aurait pu les évacuer. L'état de la côte, le mauvais temps et les précautions que nécessitait le transport des blessés, qu'on débarqua les premiers, retardèrent l'évacuation. Le 9 février, trois jours après le combat, elle n'était pas encore achevée et cette circonstance évita à l'amiral français le triste devoir de brûler lui-même ses deux vaisseaux. Dans la soirée, plusieurs navires anglais s'approchèrent de la côte et tirèrent quelques bordées sur L'IMPÉRIAL et sur Le DIOMÈDE. Ils mirent ensuite leurs canots à la mer. Ces embarcations abordèrent les deux vaisseaux français et les incendièrent sous les yeux mêmes de l'amiral Leissègues, après avoir fait prisonniers l'état-major et une centaine d'hommes de l'équipage du DIOMÈDE qui se trouvaient encore à bord du bâtiment.

Pertes ◆Inconnues, mais assez lourdes de part et d'autre.

Conséquence de cette défaite française : Cette défaite aggrava les pertes françaises déjà lourdes de Trafalgar, matériellement et psychologiquement.

SOURCES ET LECTURES : ◆*Dissertation sur la maladie que les médecins de Saint-Domingue ont appelée fièvre jaune ou fièvre de Siam*, CFJ Bertaud, Paris, 1804. ◆*The Life of Thomas, Lord Cochrane, Tenth Earl of Dundonald, G.C.B. Admiral of the Red, Rear-Admiral of the Fleet*, etc., completing « The autobiography of a seaman ». Thomas Fundonald, Eleventh Earl of and H. R. Fox Bourne, Édit. Bourne. H. R. Fox, Richard Bentley [Londres], 1869. ◆*La République dominicaine, la Guadeloupe et la Caraïbe*, sous la dir. de Michel L. Martin, François Vellas et Alain Yacou, Centre de recherches caraïbéennes, Paris, Economica, 1992. ◆*Périssent les colonies plutôt qu'un principe ! Contributions à l'histoire de l'abolition de l'esclavage, 1789-1804*, sous la dir. de Florence Gauthier, Paris, Société des études robespierristes, 2002.

Sumatra. *Bataille navale de*

Date de l'action: 8 septembre 1796.

Localisation: Île du Sud-Ouest asiatique appelée *Sumatera* et dont les coordonnées moyennes sont: 00° 05' Sud, 102° 00' Est. Coordonnées géographiques approximatives du secteur de la bataille: 03° 30' de latitude Nord et 100° 00' de longitude Est.



Collection privée de l'auteur

Conflit: Guerres de la Révolution française [1793-1804]. Directoire [26 octobre 1795 ou *4 brumaire an IV* – 9 novembre 1799]. Première coalition qui commença en 1793 et dura jusqu'à la Paix de Campo-Formio le 17 octobre 1797. Campagne de l'océan Indien.

Contexte: Dès que les nouvelles de l'occupation française des Pays-Bas [janvier 1795] parvinrent en Extrême-Orient, en juin de la même année, les Quartiers généraux de *la British East India Company* à Calcutta et à Madras décidèrent de profiter de l'occasion pour s'emparer des colonies hollandaises de cette lointaine partie du monde afin de les adjoindre à la zone économique dans laquelle la B.E.I.C. possédait le monopole commercial, c'est-à-dire à l'Empire britannique. Des expéditions furent immédiatement organisées et dépêchées contre le Ceylan [Sri Lanka actuel] et les possessions hollandaises de **Malacca**. **Le Cap** [Afrique du Sud] capitula aux Anglais le 26 août 1795 de même que le **Fort-Oostenburg**. **Trinquemalée** fut pris. **Batticaloa** suivit.

Le gouvernement français décida, l'année suivante, d'envoyer quelques vaisseaux de guerre légers afin de troubler le splendide monopole commercial dont jouissaient désormais les marchands et les actionnaires de la East India Company dans cette région.



À la tête de sa division de frégates, l'amiral Sercey se dirigea vers l'Inde, y fit plusieurs prises, immédiatement envoyées vers l'île-de-France (île Maurice), puis continua son chemin vers les îles de la Sonde.

Le 1er septembre 1796, la division française arriva le long de la côte nord de Sumatra et fit de nouvelles prises anglaises. À l'aube du 8 septembre, la vigie aperçut deux voiles sous le vent de l'escadre. Elles faisaient route vers les Français : c'était deux gros bâtiments de guerre.

À 10 h, l'amiral Sercey signala à ses frégates de se mettre en ligne de bataille et fit des signaux auxquels les deux vaisseaux ne répondirent pas. À midi, les Français arborèrent leurs pavillons. Les mystérieux vaisseaux ne firent pas voir les leurs et virèrent de bord. Les Français se lancèrent alors à leur poursuite, s'approchèrent d'eux et identifièrent deux gros vaisseaux de guerre de 74 canons[1].

Vers 14 h 30, l'amiral français décida d'abandonner la poursuite et de continuer sa route, car même si les six petites frégates pouvaient, à force de courage, venir à bout de deux gros vaisseaux de *74 canons*, elles subiraient peut-être des dommages qui mettraient en péril la suite de leur croisière.

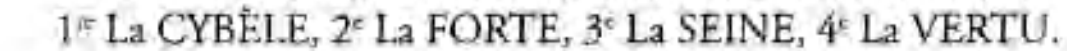
Chefs en présence ◆**Anglais** : inconnus. ◆**Français** : amiral Sercey.

Effectifs engagés ◆**Anglais** : 2 vaisseaux de guerre de 74 canons, The ARROGANT et The VICTORIOUS. ◆**Français** : six frégates légères[2].

Stratégie ou tactique : Le poids des boulets d'une bordée de frégate n'était que d'environ 300 livres, tandis que celle d'un gros vaisseau de guerre atteignait 730 livres. Disproportion de force énorme à laquelle il faut ajouter la différence d'épaisseur de muraille des deux bâtiments.

La ligne de bataille française était tenue par les quatre plus fortes frégates[3]. La PRUDENTE et la RÉGÉNÉRÉE naviguaient de conserve un peu *au vent* de la ligne de bataille, sous le commandement du capitaine Magon [de La PRUDENTE]. Cette division légère avait pour mission d'envelopper les vaisseaux anglais, c'est-à-dire de les attaquer à revers par l'autre bord, en tenaille.

Résumé de l'action : Bientôt pourtant, les vaisseaux anglais, regrettant peut-être de manquer une bonne occasion de gagner gloire et galon à peu de frais, firent eux aussi demi-tour afin d'attaquer les Français. Les Anglais se formèrent alors en ligne, au vent des frégates, et se mirent à courir le même bord qu'elles en s'approchant insensiblement. À 19 h, ils étaient fort près puis, redevenus prudents, changèrent d'idée et s'éloignèrent comme s'ils voulaient attendre la nuit pour attaquer.



1 Il s'agissait, de fait, du ARROGANT et du VICTORIOUS.
2 La RÉGÉNÉRÉE, La FORTE, La SEINE, La CYBÈLE, La PRUDENTE et La VERTU.
3 1re La CYBÈLE, 2e La FORTE, 3e La SEINE, 4e La VERTU.



Le soir venu, les Anglais allumèrent dans leurs batteries les fanaux de combat et ils gardèrent en poupe *un grand pavillon inconnu*. Ils espéraient peut-être profiter d'un désordre accidentel que l'obscurité pourrait jeter dans la division française pour attaquer chaque bâtiment en détail.

À 22 h, la sonde ayant indiqué cinq brasses[4], l'amiral français vira vers le large, *vent debout*[5]. Les Anglais imitèrent sans doute ce mouvement, car le lendemain 9 septembre, ils se trouvaient à portée de canon des frégates de queue. La division française força les voiles, imitée là aussi par les Anglais.

À 5 h 30, voyant que le combat devenait inévitable, l'amiral français résolut de prendre l'initiative. Il fit virer de bord et ordonna une ligne de bataille renversée, La VERTU en tête. Dans cet ordre, il poussa sa bordée de manière à gagner le vent aux vaisseaux anglais. À 6 h 30, l'amiral donna l'ordre du feu. Les vaisseaux anglais hissèrent enfin leur pavillon national qu'ils avaient soigneusement dissimulé jusque-là. Le vaisseau de tête engagea le combat à 7 h en tirant plusieurs bordées sur La VERTU[6].

La VERTU souffrit quant à sa mâture et ses voiles et La SEINE perdit beaucoup d'hommes. Puis l'action devint générale, bien que La PRUDENTE et La RÉGÉNÉRÉE n'aient pu y prendre qu'une part tardive, étant séparées des Anglais par la ligne de bataille française et les vents trop faibles ne permettant qu'une manœuvre très lente. Finalement, La RÉGÉNÉRÉE dirigea son feu *entre* La FORTE et La CYBÈLE ; La PRUDENTE s'arrangea pour tirer en arrière de La CYBÈLE. La VERTU paraissait fort maltraitée, une de ses vergues brisée. La RÉGÉNÉRÉE allait donner la remorque à La VERTU lorsque l'amiral ordonna à La RÉGÉNÉRÉE et à La PRUDENTE de serrer les Anglais de plus près. Il faisait alors calme plat et les frégates ne gouvernaient plus. La RÉGÉNÉRÉE mit un canot à la mer pour se remorquer et arriva ainsi, à 9 h, dans la ligne principale, en arrière de la frégate de l'amiral.

À ce point du combat naval, le premier vaisseau anglais semblait fort endommagé, une vergue coupée, une épaisse fumée sortant de tous côtés. Il avait le feu à bord et ne s'occupait que de l'éteindre. Toutes les frégates concentrèrent leurs attaques sur le vaisseau de queue qui ne ripostait que faiblement. Il fut vite dégréé, criblé et forcé de se retirer.

À 11 h, l'artillerie se tut complètement. Les deux vaisseaux anglais, fort endommagés, se traînaient difficilement. Les petites frégates françaises auraient peut-être pu en venir à bout, mais elles avaient souffert, elles-aussi, et les deux gros

[4] Soit 30 pieds ou un peu plus de 9 m.

[5] Vent de face.

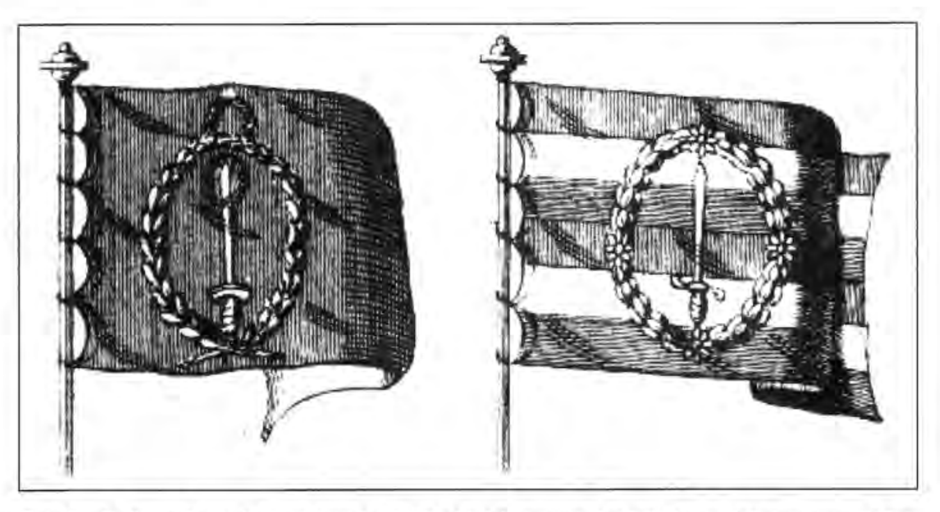
[6] En fait, La VERTU et La SEINE furent seules exposées au feu anglais assez longtemps, à cause du peu de vent qui amollissait les manœuvres.



vaisseaux anglais n'auraient vendu que chèrement leur peau, mettant en péril la mission même des frégates. Il fut donc décidé de laisser retraiter les Anglais. La division française reprit à vitesse normale sa route de la veille, formée sur deux colonnes.

Pertes ◆**Français** : La SEINE eut 18 tués, dont le capitaine Latour, et 44 blessés. La FORTE : 6 tués et 17 blessés ; La CYBÈLE 4 tués et 13 blessés ; La VERTU 9 tués et 15 blessés ; La PRUDENTE 3 tués et 9 blessés ; La RÉGÉNÉRÉE 2 tués et 6 blessés. *Au total* 42 tués et 104 blessés. ◆**Anglais** : pertes inconnues ; probablement équivalentes.

Conséquence de cette bataille : La division française put continuer d'écumer les mers d'Extrême-Orient.



Gauche : Pavillon de Batavia [Jakarta, alors colonie néerlandaise] ; il est rouge, chargé d'épée en pal d'argent, surmonté d'une couronne de laurier de sinople, l'épée entourée d'une couronne de même, formant dans le haut une troisième couronne.
Droite : Autre pavillon de Batavia ; il est de six bandes, deux rouges, deux blanches, & deux bleues chargé d'une épée en pal, à la garde d'or, entourée d'une couronne de laurier en sinople, attaché quatre roses aux quatre côtés.
Encyclopédie ou *Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, de Diderot et d'Alembert.* SFU

SOURCES ET LECTURES : ◆*Marins à la bataille, Tome I, Des origines au XVIII[e] siècle*, Paul Chack, Éd. du Gerfaut, Paris, 2001. ◆*Les guerres navales françaises, du Moyen âge à la guerre du Golfe*, Maurice Dupont et Étienne Taillemite, Paris, SPM, 1995. ◆*Histoire des événements des guerres maritimes entre la France et l'Angleterre, depuis 1778 jusqu'en 1796*, Yves-Joseph de Kerguelen de Trémarec, impr. de Patris, 1796.

Tadoussac. *Bataille navale de*

Date de l'action : 25 juillet 1629.

Localisation : Estuaire du Saint-Laurent, Canada. Le combat se déroula assez loin de Tadoussac, dans la direction de Québec, au large de La Malbaie, ville qui n'existait pas encore.

Conflit : Guerre de Trente Ans [1618-1648]. La France et l'Angleterre étaient en paix.



Champlain, prisonnier des Huguenots français pro-Anglais, quitte Québec.
C.W. Jefferys, Collection privée de l'auteur

Contexte : Au moment de la reddition de Québec, et donc de ce combat naval, la France et l'Angleterre étaient en paix, mais la nouvelle n'était pas encore parvenue en Amérique. Québec, dépourvue de garnison, venait de tomber entre les mains des Huguenots français qui combattaient pour le compte de l'Angleterre. Samuel de Champlain demanda alors aux Kirke et à Jacques Michel l'autorisation de quitter Québec pour retourner en Europe. Il était prisonnier à bord du vaisseau en compagnie de deux jeunes Amérindiennes prénommées *Espérance* et *Charité* qu'il voulait ramener en France[1].

Chefs en présence ◆**Français** : Emery, neveu de Samuel de Champlain. ◆**Anglo-Huguenot** : Thomas Kirke, vice-amiral pour l'Angleterre[2].

Effectifs engagés ◆Un vaisseau de guerre sous pavillon anglais contre un navire de commerce français.

Stratégie ou tactique : Alors que les Huguenots proanglais se trouvaient en mauvaise posture après l'abordage, Kirke utilisa les bons offices et l'autorité de Champlain, son prisonnier, pour faire capituler indûment son neveu.

Résumé de l'action : Le 24 juillet, le navire huguenot qui emmenait Samuel de Champlain en captivité mit à la voile. Le 25, la vigie aperçut un vaisseau français qui suivait la côte Nord. Ce navire appartenait au Sieur de Caen et il était commandé par Emery, le cousin de ce dernier. Lépinay était son lieutenant. Le Français venait à Québec pour y prendre livraison de peaux de castors et, d'une façon générale, pour faire du commerce. Thomas Kirke ordonna d'approcher du bateau d'Emery pour *le saluer* de quelques bordées[3] qui lui furent aussitôt renvoyées. Une trentaine de coups en tout sans résultats notables. Un boulet emporta la tête d'un Huguenot ; mais que valait la vie d'un roturier au XVIIe siècle. Emery envoya quelques bordées pour décourager Kirke et continuer son chemin, mais ce dernier voulait en venir aux mains.

Voyant venir le combat, Kirke fit descendre Champlain dans le tillac, ordonna de clouer le panneau et mit ses marins en bataille pour l'abordage. Les Français avaient fait de même. Kirke aborda assez mal le vaisseau français entre le beaupré et le mât d'avant. Dès l'abordage, boulets de canons et grosses pierres commencèrent à voler ainsi que tout ce qui tombait sous la main des combattants, car aucun des équipages ne pouvait passer à bord du navire ennemi excepté par le beaupré du navire de Kirke, du fait que son navire avait abordé de face.

[1] Le saint homme voulait sans doute continuer de pratiquer dans la mère patrie ces deux vertus théologales. Mais à son grand regret, David Kirke, influencé par la chaste vertu (ou la jalousie) d'un autre Huguenot nommé Nicolas Marsolet, lui fit laisser les deux jeunes filles au Canada.

[2] Les Kirke étaient de nationalité française. De mère française et de père écossais immigré en France, ils s'étaient convertis au calvinisme et avaient choisi de combattre pour l'Angleterre qui soutenait les calvinistes français.

[3] Pour lui tirer quelques boulets au passage.



Une branche de l'ancre des Kirke s'était coincée par hasard dans les membrures du vaisseau français et il était impossible de rompre cette étreinte de mort pour refaire un abordage satisfaisant. Dans ce cas, un seul homme bien armé et déterminé pouvait facilement empêcher l'assaut. Comme, après un moment de combat, il apparaissait que les marins huguenots étaient en mauvaise posture, une partie de l'équipage se réfugia à l'arrière du navire et Kirke dut se précipiter sur eux pour les faire remonter au combat à grands coups de plat d'épée. Puis il fit extraire Champlain de l'entrepont afin qu'il aille persuader Emery de se rendre. Utilisa-t-il une menace de mort ? Toujours est-il que Champlain accepta de se plier – *par faiblesse* – à la demande de Kirke et Emery de Caen fit déposer les armes à son équipage victorieux. Les deux pataches huguenotes, elles aussi sous pavillon anglais, intervinrent aussitôt pour aider à démêler les voilures des deux vaisseaux.

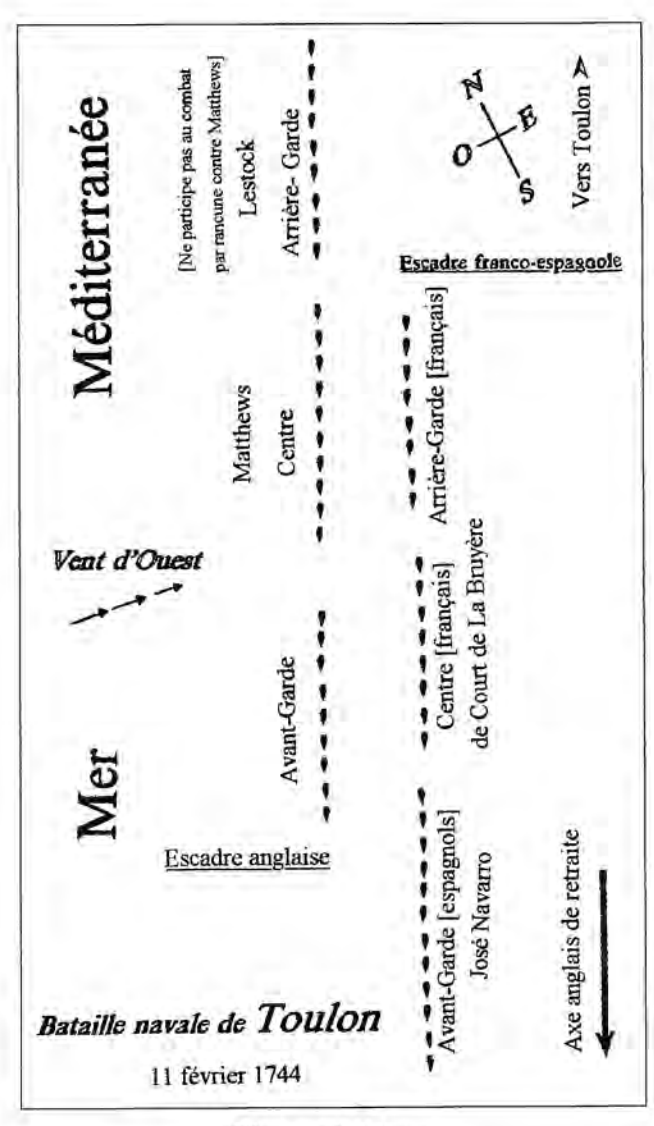
Conséquence de cette défaite française: Le vaisseau français fut pris. Ce fut à l'occasion de cette première occupation de Québec, capitale de la Nouvelle-France, par les Anglais – puisque c'était au nom de l'Angleterre et sous pavillon britannique que les Kirke, ces Huguenots français, avait pris Québec – que le premier esclave africain pénétra au Canada. Les Kirke avaient amené avec eux un esclave qu'ils vendirent à Olivier Le Baillif, lequel le céda à Guillaume Couillard[4]. Il fut appelé Olivier Le Jeune.

SOURCES ET LECTURES : ◆*Champlain, sa vie et son caractère*, par Henri Raymond Casgrain, Institut canadien de microreproductions historiques, 1980. ◆*Samuel de Champlain de Brouage, fondateur de Québec, 1567-1635*, par Louis Audiat, Z. Montreuil, Libraire, Saintes [France], 1893. ◆*Documents inédits sur Samuel de Champlain, fondateur de Québec*, publiés par Étienne Charavay, 1875, Paris ; J. Charavay Ainé, Paris, 1875. ◆*Samuel de Champlain, 1570-1635, hommage au fondateur de Québec* [textes choisis de Samuel Champlain, par Émile Ducharlet, Société littéraire des P.T.T. [Section Essonne], Evry, France, 1990. ◆*Les pionniers français dans l'Amérique du Nord, Floride, Canada*, par Francis Parkman. traduction de Mme Gédédon de Clermont-Tonnerre, Francis Parkman. Francis, Paris. Éditions Didier, 1874. ◆*Œuvres de Champlain*, publiées sous le patronage de l'Université Laval par C.-H. Laverdière, par Samuel de Champlain, 1567-1635, Québec, 1870. ◆*Champlain, the Founder of New France...*, Edwin Asa Dix, Publication D. Appleton & Co., New York, 1903. ◆Le Journal de Québec et le Tombeau de Champlain, Stanislas Drapeau, Québec, 1867.

[4] La famille Couillard est donc la première au Canada à avoir possédé un esclave africain, introduit au Canada par un Huguenot.



Toulon. *Bataille navale de*



Collection privée de l'auteur

Date de l'action: 11 février 1744.

Localisation: Côte française de la Méditerranée. Coordonnées géographiques: 43° 07' de latitude Nord et 05° 56' de longitude Est.

Conflit: Guerre de Succession d'Autriche, 1740-1748. Le prolongement de cette guerre en Amérique s'appela *Guerre du Roi Georges*, du nom de Georges Ier, électeur de Hanovre, qui avait succédé en 1714 à la reine Anne sur le trône d'Angleterre. Les Anglais donnaient aussi à cette guerre le nom de « Guerre de l'Oreille à Jenkins », car un officier anglais nommé Jenkins avait eu une oreille coupée par un Espagnol dans les Caraïbes. Le Parlement anglais s'était servi de ce prétexte futile pour déclarer la guerre à l'Espagne.

Contexte: À la mort, le 20 octobre 1740, de l'empereur Charles VI, souverain du *Saint-Empire romain germanique* et chef de la *Maison des Habsbourg*, sa fille Marie Thérèse lui succéda dans les États héréditaires autrichiens en vertu de *la Pragmatique Sanction*. Mais le nouveau roi de Prusse, Frédéric II, revendiqua aussitôt la province de Silésie qu'il fit envahir par ses troupes. En 1741, une coalition se forma pour démembrer l'Autriche et, surtout, pour soutenir la candidature de *Charles-Albert*, électeur de Bavière et Grand Maître de l'Ordre teutonique, à la couronne impériale du Saint Empire romain germanique: la



France[1], le roi de Prusse, les Électeurs[2] de Saxe et de Bavière [15 000 soldats], le roi d'Espagne[3] et le roi de Sardaigne. Donc 205 000 hommes, sans compter la Prusse. Par la suite, la Prusse, la Sardaigne et la Bavière abandonnèrent la coalition.

En 1743, l'Angleterre, qui craignait que l'hégémonie de la France en Europe ne menaçât son commerce et son empire colonial, vit dans cette guerre une occasion d'affaiblir son ennemi héréditaire. Le roi d'Angleterre prit donc ouvertement parti pour l'Autriche et rassembla une coalition qui, jointe à sa propre armée de 64 000 soldats [y compris les Hanovriens], contrebalancerait la puissance de la France : la Hollande [30 000 soldats], la Russie[4]. Donc, un total immédiat de 216 000 soldats, sans compter l'Autriche.

Chefs en présence ◆Amiral français de Court de La Bruyère ; chef d'escadre Gabaret ; contre-amiral d'Espagne Don José Navarro. ◆Amiral anglais Rowley ; Matthews ; amiral Lestock.

Effectifs engagés ◆*L'avant-garde française* était dirigée par Gabaret, chef d'escadre. *Le centre,* par De Court de La Bruyère [Le TERRIBLE, 74 canons] ; *l'arrière-garde,* par le contre-amiral d'Espagne Don Navarro[5]. Au total, les Franco-Espagnols comptaient **28 vaisseaux avec 1 832 canons et 17 430 hommes.** ◆*L'avant-garde anglaise* était commandée par l'amiral Rowley, dans Le BARFLEUR de 90 canons ; Matthews menait *le centre* [NAMUR, 90 canons] ; l'amiral Lestock était à la tête de *l'arrière-garde* avec Le NEPTUNE de 90 canons ; Le MARLBOROUGH, 90 canons ; Le NORFOLK, 80 ; Le PRINCESS CAROLINE, 80 canons, capitaine Osborne ; Le BERWICK, 70 canons ; Le RUSSELL, 80 canons... Au total **54 vaisseaux, 2 680 canons et 18 805 hommes** ; *soit 26 vaisseaux et 848 canons de plus que les Franco-Espagnols.*

Stratégie ou tactique : Tactiquement, deux lignes parallèles décalées [en tuyaux d'orgue] ; canonnade seulement. Stratégiquement parlant, cette bataille débloqua le port de Toulon. L'amiral-théoricien Castex, dans ses « Théories stratégiques », commentait ainsi cette période : « Cette attitude offensive de notre part... ainsi que la guerre d'escadre menée en Méditerranée à la même époque (bataille

---

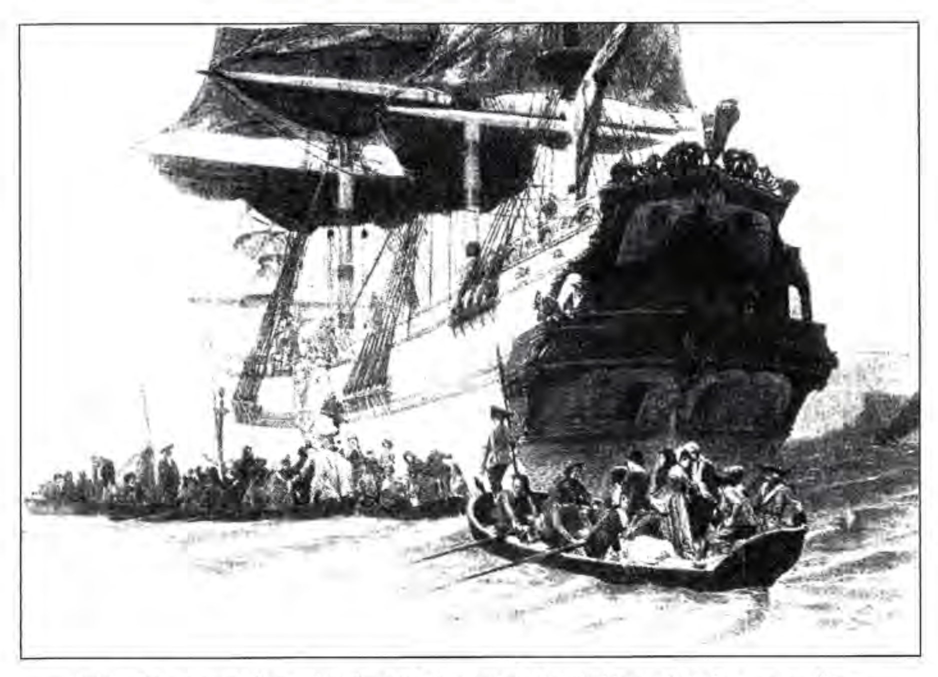
1. Cent trente mille soldats.
2. Les « Électeurs » du Saint Empire romain germanique étaient des princes séculiers [au nombre de quatre] ou des archevêques [au nombre de trois] qui avaient le privilège d'élire l'empereur d'Allemagne. Périodiquement, ce dernier convoquait ces sept électeurs qui venaient se joindre à d'autres princes, des prélats et des magistrats des villes afin de former une **diète** [du bas latin *dieta, jours assigné* ; **assemblée délibérante** dans certains pays comme la Pologne, la Hongrie, la Suède, la Suisse...]. La Diète germanique était la plus importante. Elle prenait des décisions appelées **recez de l'Empire**. Elle disparut au début du XIXe siècle en même temps que le Saint Empire romain germanique lorsque Napoléon réorganisa les états allemands.
3. Soixante mille soldats.
4. Quatre-vingt-douze mille soldats, 30 000 miliciens et des possibilités sans limites.
5. Le REAL FELIPE ou Le ROYAL PHILIPPE, 114 canons, dont le capitaine était Géraldine.



de Toulon) eurent pour résultat de fixer les Anglais à un point tel qu'ils n'entreprirent rien contre nos côtes pendant toute cette période. Ce ne fut que lorsque le prétendant [Charles-Édouard] eut été rejeté en Écosse et complètement battu [à Culloden] que les escadres anglaises purent cesser leurs croisières d'interception de renforts et songer à d'autres entreprises[6]. »

Résumé de l'action: Le 11 février 1744, 12 vaisseaux de guerre espagnols [don José Navarro] tentèrent de forcer le blocus anglais de Toulon [de l'amiral Matthews] en place depuis des semaines. Le vieux lieutenant-général français presque octogénaire, De Court de La Bruyère, commandant l'escadre de la Méditerranée, voulut prêter main-forte aux Espagnols. Les Franco-Espagnols alignaient 28 vaisseaux de ligne, les Anglais, qui les attendaient de pied ferme, 54 de toutes tailles, certains très gros. Ces derniers avaient aussi l'avantage du vent.

Les deux files parallèles se mesurèrent au large du port de guerre. Tout commença mal pour les Anglais, car Matthews manqua l'avant-garde [les Espagnols]. En fait, l'avant-garde anglaise se trouva à la hauteur du centre français et le centre anglais se vit aux prises avec l'arrière-garde française. Quant à l'arrière-garde



Arrivée d'un vaisseau de femmes à la Nouvelle-Orléans, capitale de la Louisiane qui n'avait encore que 26 ans. Ces femmes, orphelines, voleuses et prostituées étaient destinées à devenir les épouses des colons. Collection privée de l'auteur

6 « Théories stratégiques », amiral Raoul Castex, Société d'édition géographique, maritime et coloniale, Paris, 1929, chap. II, p. 159-160.



anglaise, commandée par l'amiral Lestock, elle resta parfaitement en ligne conformément aux ordres initiaux de l'amiral Matthews et, comme ce dernier ne lui donna pas d'ordre contraire, elle ne participa pas du tout à la bataille. La cause profonde en était, semble-t-il, un violent conflit de personnalité entre les deux amiraux anglais.

Le combat fit rage au canon, assez violent pour faire 800 tués et blessés dans chacune des deux escadres. La REALE [Le REAL FELIPE], énorme navire-amiral de Navarro [110 canons] repoussa un brûlot. Mais les Espagnols perdirent Le PODER, démâté, qui fut capturé par les Anglais auxquels De Court de La Bruyère le reprit avant la fin de la bataille.

Finalement, les Anglais rompirent le combat et abandonnèrent le champ de bataille aux Français. Ils se dirigèrent vers les Baléares [Port-Mahon] et Gibraltar afin de réparer leurs avaries.

Pertes ◆**Anglais** : 800 tués et blessés, Le MARLBOROUGH et Le NAMUR furent sérieusement endommagés. ◆**Franco-Espagnols** : 800 tués et blessés.

Conséquence de cette défaite anglaise : Le blocus de Toulon fut levé et l'escadre espagnole put quitter la France. L'amiral Matthews passa en Cour martiale en Angleterre et fut condamné à être mis à la retraite avec quelques-uns de ses officiers. L'amiral Lestock qui pouvait se retrancher derrière l'obéissance aux ordres de son supérieur[7] fut acquitté. Ce verdict irrita l'opinion anglaise.

SOURCES ET LECTURES : ◆*A Just, Genuine, and Impartial History of the Memorable Sea-fight, in the Mediterranean : between the combined fleets of France and Spain, and the Royal Fleet of England, under the command of the two admirals Mathews and Lestock...* By an impartial hand, R. Walker, Londres, 1745. ◆*An Account of what pass'd in the Engagement near Toulon, between His Majesty's Squadron under the command of Admiral Matthews, and the Combin'd Fleets of France and Spain,* &c. Published by authority, Edward Owen, Londres, 1744. ◆*Captain G's [John Gascoigne]. answer to a pamphlet entitled, Admiral Matthews' Remarks on the evidence given and the Proceedings had on his Trial, as far as it relates to his testimony therein mentioned.* In a letter [...] to the president of the late court-martial, etc., Publication à Londres, 1746. ◆*A political conference betwixt Cardinal Tencin and the Devil, held the night before the late engagement between Admiral Matthews, and the combin'd squadrons of France and Spain off Toulon,* Pierre Guérin de Tencin, cardinal, Publication à Londres, 1744. ◆*The history of the Mediterranean fleet from 1741 to 1744, with the original letters, &c. that passed between the Admirals Matthews and Lestock.* Also all the other tracts on that important affair, amiral Richard Admiral Lestock, Londres, J. Millan, 1745. ◆*Vice-Adm–l L–st–k [i.e. Vice-Admiral R. Lestock]'s account of the late Engagement near Toulon between His Majesty's fleet and the fleets of France and Spain [...] Also, letters to and from Adm–l L–st–k [Lestock], relating thereto since his arrival in England,* in The history of the Mediterranean fleet from 1741 to 1744 etc. Londres, 1745.

7 Ce dernier ne lui avait pas donné l'ordre de venir lui prêter main-forte.



Tranquebar. *Bataille navale de*

Date de l'action : 1er août 1758.

Autre nom : Négapatam.

Localisation : Dans les Indes ; sur la côte du Coromandel. Coordonnées géographiques : 11° 02' de latitude Nord et 79° 51' de longitude Est.

Conflit : Guerre de Sept Ans [1756-1763].

Contexte : Le 28 juillet, le comte d'Aché quitta Pondichéry et tomba, le 1er août, sur une escadre anglaise au large de Tranquebar.

Chefs en présence ◆Amiral-comte d'Aché. ◆Amiral George August Pocock.

Effectifs engagés ◆

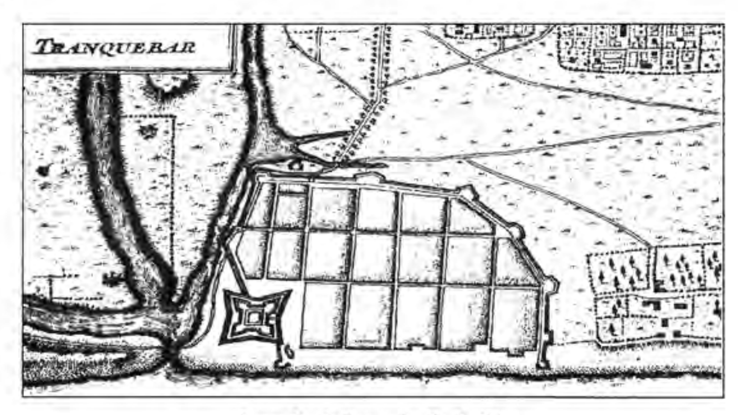
ESCADRE FRANÇAISE		
NOM	**Canons**	**Commandant**
1. Le ZODIAQUE	74	Vaisseau de guerre de la Marine royale
2. Le VENGEUR	54	Marchand de la Compagnie des Indes
3. Le BIEN-AIMÉ	58	Marchand de la Compagnie des Indes
4. Le CONDÉ	44	Marchand de la Compagnie des Indes
5. Le SAINT-LOUIS	50	Marchand de la Compagnie des Indes
6. Le MORAS	44	Marchand de la Compagnie des Indes
7. Le SYLPHIDE	36	Marchand de la Compagnie des Indes
8. Le DUC-D'ORLÉANS	50	Marchand de la Compagnie des Indes
9. Le DUC-DE-BOURGOGNE	60	Marchand de la Compagnie des Indes
Total : un vaisseau de guerre et 8 marchands armés		
ROYAL NAVY		
1. The YARMOUTH	64	Vaisseau de guerre de la Royal Navy
2. The ELIZABETH	64	Vaisseau de guerre de la Royal Navy
3. The CUMBERLAND	66	Vaisseau de guerre de la Royal Navy
4. The WEYMOUTH	60	Vaisseau de guerre de la Royal Navy
5. The TIGER	60	Vaisseau de guerre de la Royal Navy
6. The NEWCASTLE	50	Vaisseau de guerre de la Royal Navy
7. The SALISBURY	50	Vaisseau de guerre de la Royal Navy
et 2 transports de troupes armés		Vaisseau de guerre de la Royal Navy
TOTAL : 7 vaisseaux de guerre et 2 transports armés		

***Stratégie ou tactique*:** Lignes parallèles et canonnade. Le théoricien de la mer, l'amiral Castex, écrivit sur cette époque : « De 1756 à 1759, nos escadres cessent de figurer en mer. En conséquence, ce sont les Anglais qui ont les mains libres[1]. » Pourtant, que des navires marchands réussissent à se jouer d'une escadre de la Royal Navy est déjà une victoire.

***Résumé de l'action*:** Le combat dura deux heures environ. Les deux escadres en formations linéaires parallèles se cannonèrent avec obstination. Il semble surprenant que des vaisseaux marchands aient pu tenir tête si longtemps à des vaisseaux de guerre. Selon un historien anglais, D'Aché rompit le combat après deux heures d'efforts et ne fut sauvé que par les qualités supérieures de navigation des navires français.

Pertes ◆Avaries légères. Le nombre de tués n'est pas connu.

***Conséquence de cette défaite française*:** Le 2 août, D'Aché et l'escadre française étaient de retour à Pondichéry. On peut rapprocher ce combat de celui de Poulo-Aor (14 février 1804) au cours duquel des bateaux marchands anglais armés de 700 canons en tout tinrent en échec une escadre française de guerre armée de 192 canons.



Tranquebar, le fort et la ville fortifiée
Archives municipales de Pondichéry

SOURCES ET LECTURES : ◆*Letters from Mauritius in the Eighteenth Century [...] including an account of Labourdonnais' capture of Madras*, Charles Grant, introduction de Sir John Pope Hennessy, K.C.M.G., publié à l'Île Maurice, 1886. ◆*France-Angleterre : le grand corps-à-corps maritime*, Pierre de La Condamine, France-Empire, Paris, sans date. ◆*The narrative of William Spavens, a Chatham pensioner, a unique lower deck view of the Navy of the Seven Years War*, écrit par lui-même, Chatham publ., Londres, sans date. ◆*The Hawke papers : a selection, 1743-1771*, par Ruddock F. Mackay, : Scolar press, pour la Navy records Society, Aldershot (G.-B.), 1990.

[1] « Théories stratégiques », amiral Raoul Castex, Société d'édition géographique, maritime et coloniale, Paris, 1929, p. 160.



Prairial. *Bataille navale du Treize*

Autre nom: Battle of The [Glorious] First of June.

Date de l'action: 28 mai – 1er juin 1794.

Localisation: 600 km à l'ouest d'Ouessant. Coordonnées géographiques du champ de bataille: 48° 00' de latitude Nord et 13° 00' de longitude Ouest.

Conflit: Guerres de la Révolution française [1793-1804]. Première coalition, 1774-1797.

Contexte: La Convention avait demandé à Villaret-Joyeuse, en 1794, d'assurer l'escorte d'un convoi de blé impatiemment attendu d'Amérique pour sauver la France de la famine après une récolte catastrophique provoquée autant par le mauvais temps que par la guerre civile[1]. Cent dix-sept navires de commerce avaient quitté la baie de Chesapeake, le 2 avril 1794, escortés par deux vaisseaux du contre-amiral Vanstabel, deux frégates et un brick.

De Rochefort, le contre-amiral Nielly s'était porté à sa rencontre, le 6 mai, avec cinq vaisseaux. Une autre escadre, plus importante, quitta Brest sous le commandement du contre-amiral Villaret de Joyeuse, capitaine de vaisseau promu contre-amiral par les conventionnels. Un *Commissaire du peuple* le surveillait de près à bord de La MONTAGNE [120 canons][2].

Chefs en présence ◆**Marine nationale**: contre-amiral Villaret-Joyeuse. ◆**Royal Navy**: Lord-amiral Howe; amiral Graves; Sir George Bower; Sir Alexander Hood.

Effectifs engagés ◆

ORDRE DE BATAILLE DE LA MARINE NATIONALE[3]		
NOM	**Canons**	**Commandant**
1] Le TRAJAN	74	Dumoutier
2] L'ÉOLE	74	Bertrand Kerlanguen ; Bruir
3] L'AMERICA prise anglaise	74	Louis L'Héritier
4] Le TÉMÉRAIRE	74	Morel
5] Le TERRIBLE	110	Le Ray ; contre-amiral Bouvet
6] L'IMPÉTUEUX	74	Douville
7] Le MUCIUS	74	Larreguy
8] Le TOURVILLE	74	Langlois
9] Le GASPARIN	74	Tardy

1 Guerre civile entre les révolutionnaires et les royalistes.

2 Depuis la trahison des officiers aristocrates de la Marine royale à Toulon, en 1793 [septembre à décembre], des commissaires politiques embarquaient dans chaque vaisseau-amiral.

3 Sir William Laird Clowes, *The Royal Navy. A History from the Earliest Times to the Present*, Sampson Low, Marston & Company, Londres, 1897, 5 vol., p. 226.

ORDRE DE BATAILLE DE LA MARINE NATIONALE (suite)		
NOM	**Canons**	**Commandant**
10] Le CONVENTION	74	Allary
11] Le TRENTE-UN-MAI	74	Gantheaume
12] Le TYRANNICIDE	74	D'Ordelin
13] Le JUSTE	80	Blavet
14] Le MONTAGNE[4], 3-ponts	120	Bazire ; Vignot ; amiral Villaret-Joyeuse
15] Le JACOBIN	80	Gassin
16] L'ACHILLE	74	De La Villegris
17] Le VENGEUR-DE-PEUPLE	74	Renaudin
18] Le PATRIOTE	74	Lucadou
19] Le NORTHUMBERLAND	74	Etienne [prise anglaise]
20] L'ENTREPRENANT	74	Le Francq
21] Le JEMMAPES	74	Le Ray ; Desmartis
22] Le NEPTUNE	74	Tiphaigne
23] Le PELLETIER	74	Raillard ; Berrade
24] Le RÉPUBLICAIN	110	Longer ; marque du contre-amiral Nielly
25] Le SANS-PAREIL	80	L'Héritier ; Courand
26] Le SCIPION	80	Huguet
frégates : La PRECIEUSE, 36 ; La NAIADE ; La PROSERPINE, 40 ;		La TAMISE, 32 ; Le PAPILLON ; La GALATEE, 36 ; GENTILLE, 36 ;
TOTAL : 26 vaisseaux de ligne		

ORDRE DE BATAILLE DE LA ROYAL NAVY		
NOM	**Canons**	**Commandant**
1] The CAESAR	80	Pye Molloy
2] The BELLEROPHON	74	Johnstone-Hope ; amiral Pasley
3] The LEVIATHAN	74	Lord Hugh Seymour
4] The RUSSELL	74	Willett Payne
5] The ROYAL SOVEREIGN 3-ponts	110	Nicholls ; vice-amiral Graves
6] The MARLBOROUGH	74	Berkeley
7] The DEFENCE	74	James Gambier

4 Le MONTAGNE était un navire-amiral sur lequel flottait pour la première fois le nouveau drapeau tricolore français rendu obligatoire dans la Marine par le décret tout récent du 20 mai 1794. Tous les autres navires français arboraient encore le pavillon blanc frappé d'un quartier tricolore à la moitié supérieure du guindan, réglementaire depuis 1791.



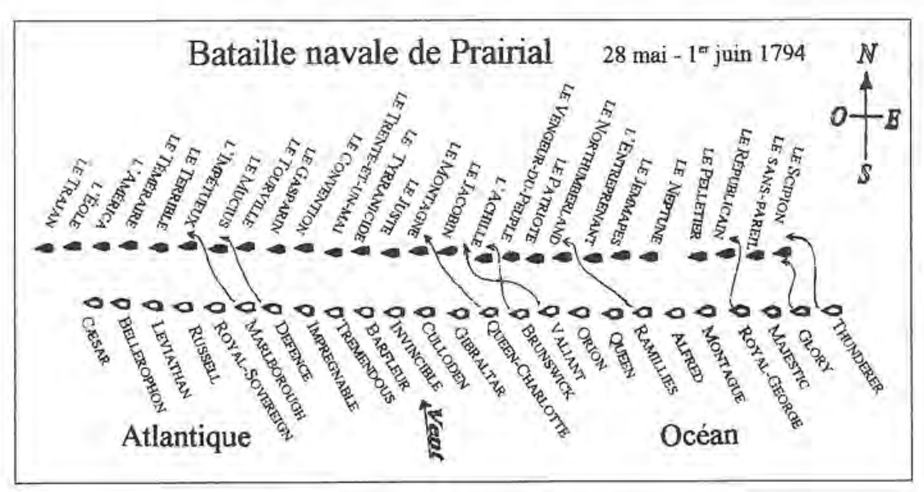
ORDRE DE BATAILLE DE LA ROYAL NAVY (suite)		
NOM	Canons	Commandant
8] The IMPREGNABLE	98	Westcott ; contre-amiral Blagden
9] The TREMENDOUS	74	James Pigott
10] The BARFLEUR	98	Collingwood ; contre-amiral Bowyer
11] The INVINCIBLE	74	Pakenham
12] The CULLODEN	74	Schomberg
13] The GIBRALTAR	80	Mackenzie
14] The QUEEN-CHARLOTTE	110	Curtis ; Douglas ; amiral Howe
15] The BRUNSWICK	74	Harvey
16] The VALIANT	74	Pringle
17] The ORION	74	Duckworth
18] The QUEEN	98	Hutt ; contre-amiral Gardner
19] The RAMILLIES	74	Henry Harvey
20] The ALFRED	74	John Bazely
21] The MONTAGU	74	James Montagu
22] The ROYAL GEORGE	100	Domett ; vice-amiral Sir Alexander Hood
23] The MAJESTIC	74	Charles Cotton
24] The GLORY	98	John Elphinstone
25] The THUNDERER	74	Albemarle Bertie
frégates : La PHAETON, 38 ; La LATONA, 38 ; Le NIGER, 32 ;		La SOUTHAMPTON, 32 ; La VENUS, 32 ; L'AQUILON, 32 ; La PEGASUS, 28 ;
TOTAL : 25 vaisseaux de Ligne		

Stratégie ou tactique: Après la trahison des cadres royalistes de la Marine française à Toulon, les *commissaires politiques*[5] de la Révolution avaient soigneusement purgé la marine de ses officiers monarchistes et catholiques, éliminant de ce fait tous les officiers d'expérience. Sur les 36 commandants de navires de guerre français directement engagés dans la protection de ce convoi, on ne comptait qu'un seul commandant de vaisseau d'expérience promu avant 1789. Or, face à ces officiers nouvellement promus combattaient deux des premières puissances navales du monde, l'Angleterre et la Hollande. Mais un élément contribuait à raffermir, si besoin était, la bravoure des officiers de marine, au moins de ceux dont le courage [ou la fidélité républicaine] était mis en doute : la guillotine[6]. Les

5 Appelés alors *commissaires de la Révolution* [ou du Peuple].

6 Il n'était désormais plus question de faire acte d'insubordination face à l'ennemi ou de rester à l'écart du champ de bataille en ricanant dans sa barbe pendant que le chef d'escadre qu'on détestait se faisait infliger





Collection privée de l'auteur

commissaires politiques surveillaient de près les officiers des vaisseaux qui devenaient ainsi des exécutants dociles.

Villaret, qui connaissait la position du convoi de blé américain qu'il devait protéger, fit tout son possible pour écarter la flotte anglaise de la route [du convoi]. *Il tourna donc discrètement le dos au secteur du rendez-vous.* Le Lord amiral Howe, lui, voulait d'abord neutraliser l'escadre d'escorte, après quoi il pourrait à loisir détruire le convoi de ravitaillement sans défense, ou s'en emparer.

Résumé de l'action**: Premier jour.** Le 28 mai, les deux escadres se rencontrèrent. Dès l'après-midi de ce jour, Howe détacha une division de six vaisseaux, commandée par le contre-amiral Pasley [The BELLEROPHON, 78 canons], pour attaquer l'arrière-garde française en serrant le vent au plus près. Voyant cela, Villaret envoya en appui aux petits vaisseaux Le RÉVOLUTIONNAIRE [74 canons, capitaine Vandongen; ex-BRETAGNE]. Le combat s'engagea vers 18 h entre Le RÉVOLUTIONNAIRE et The BELLEROPHON[7]. Après un furieux engagement, The BELLEROPHON battit en retraite, mais Howe envoya aussitôt 5 vaisseaux anglais pour le remplacer: The RUSSEL [78 canons], The MARLBOROUGH [78] et The THUNDERER [78] puis The LEVIATHAN [78] et The AUDACIOUS [78]. Placé au vent, tribord amures, Le RÉVOLUTION-

une humiliante défaite, sachant que notre puissante famille nous éviterait non seulement la Cour martiale mais la moindre punition. Suffren avait fait l'expérience de cette insubordination dans l'Océan Indien [avec *des* Tromelin et autres], et il n'avait évité la défaite, face à la Royal Navy, qu'avec grande difficulté.

7 Le BELLEROPHON était le vaisseau qui, 21 ans plus tard, conduisit Napoléon en exil à l'île Sainte-Hélène.



NAIRE ne pouvait plus se servir de sa batterie basse du bord engagé[8]. Sous les coups des cinq navires anglais, le français perdit bientôt plusieurs mâts et se retrouva sous le vent par rapport aux anglais, donc incapable de manœuvrer efficacement. Pour augmenter les problèmes, Vandongen fut tué vers 9 h 30 ; les remplaçants se faisant tuer ou blesser les uns après les autres, ce fut enfin un lieutenant [Dorré] qui prit le commandement du vaisseau de guerre et continua le combat acharné. Les ponts des antagonistes étaient couverts de morts et de mourants. Finalement, désespérant d'en venir à bout, Howe fit rompre le combat et The AUDACIOUS et les autres vaisseaux anglais allèrent réparer à Plymouth tandis que Le RÉVOLUTIONNAIRE réussit à atteindre l'île d'Aix.

Cette première journée se terminait par une partie nulle. Les effectifs restaient égaux et malgré leur manque d'expérience, les officiers français avaient montré – sous l'œil critique des Commissaires politiques – un excellent mordant.

Deuxième jour. Toute la nuit du 28 au 29, les deux escadres naviguèrent parallèlement, les Français toujours au vent, à une dizaine de kilomètres l'une de l'autre. Le convoi français de blé arrivait et il n'était pas question que Villaret cherche à fausser compagnie à la flotte anglaise qui aurait pu détruire ce convoi avant qu'il n'atteigne la France.

Dès l'aube du 29, Howe relança ses attaques contre l'arrière-garde française. The QUEEN CHARLOTTE [Howe] parvint enfin à se glisser derrière L'ÉOLE[9] et à passer au vent de celui-ci. Une mêlé sanglante et confuse s'ensuivit qui opposa principalement Le TYRANNICIDE, L'INDOMPTABLE et Le TERRIBLE d'un côté et The BELLEROPHON, The LEVIATHAN, The ORION et The BARFLEUR de l'autre. Quand le feu cessa vers 17 h, les dommages étaient énormes des deux côtés. The TYRANNICIDE et L'INDOMPTABLE, démâtés, furent remorqués hors du champ de bataille. La deuxième bataille se terminait encore sur un match nul. Pourtant, le soir de ce deuxième jour, les Français n'avaient plus l'avantage du vent. Durant la nuit, l'escorte française navigua encore parallèlement à l'escadre anglaise, mais Villaret eut la bonne idée de *s'éloigner du secteur de la bataille où, dès le lendemain, devait passer le convoi français formé par les 117 transports de blé américain. Ce faisant, il entraîna les Anglais plus loin.*

Troisième jour. Le 30 mai, la brume laissa à chacun des deux antagonistes le loisir de se reformer à l'insu de l'autre. Nielly arriva avec trois vaisseaux français, un quatrième navire s'ajouta à ce nombre durant la journée, ce qui compensait pour les démâtés de la veille, d'autant plus que Lord Howe avait, lui aussi, six navires fortement endommagés. Ce jour-là, le convoi français de blé franchit *sain*

8 Puisque l'inclinaison du vaisseau obligeait de fermer les sabords de la batterie basse de peur d'embarquer de l'eau.

9 Sixième navire français de queue à ce moment-là.



et sauf le champ de bataille de la veille, d'où Villaret avait si intelligemment éloigné les Anglais. La journée s'écoula sans combat.

Quatrième jour. Le 1er juin, la brume se leva enfin sous un vent assez vif du sud-est. Le soleil brillait agréablement. L'escadre anglaise, ayant maintenant l'avantage du vent, se jeta vers 8 h sur la ligne française. Howe avait fait savoir à ses capitaines qu'il prévoyait couper la ligne française en son centre et que chacun devait attaquer son vis-à-vis. La plupart des vaisseaux anglais demeurèrent au vent et ceux qui passèrent sous le vent s'arrangèrent en général pour attaquer à revers des navires français déjà engagés par bâbord. Bientôt, le champ de bataille ne fut plus qu'une mêlée confuse obscurcie par la fumée. Les Anglais tiraient « à couler », sous la ligne de flottaison, tandis que les Français penchaient plutôt pour le « tir à démâter[10] ». Ce fut au cours de ce troisième jour de combat « à l'abordage » que les officiers expérimentés firent le plus défaut aux navires français. Malgré tout, les combats furent féroces au centre et à l'arrière-garde. L'avant-garde française participa peu au combat, malgré les signaux pressants de Villaret de Joyeuse. Mais cette avant-garde ne pouvait les voir à cause de la fumée épaisse.

Aux environs de midi, le navire-amiral français, Le MONTAGNE, put enfin se dégager de son combat avec The QUEEN-CHARLOTTE qui l'avait engagé dès le début de l'action. Le MONTAGNE avait encaissé dans sa coque 230 boulets qui furent retrouvés à son retour à Brest ; sans compter 300 morts et blessés. Une douzaine de vaisseaux français, dont neuf totalement démâtés, étaient encore aux prises avec les Anglais. Villaret parvint à en dégager cinq qui furent pris en remorque par les corvettes et les frégates. Sept autres restèrent prisonniers de leurs ennemis. L'un d'eux, Le VENGEUR-DU-PEUPLE, sombra bientôt. Il avait livré un terrible corps à corps avec The BRUNSWICK, auquel il était lié dans une étreinte de mort par des grappins et des ancres. The BRUNSWICK perdit tous ses mâts dans la bataille et dut être pris en remorque par les Anglais. Enfin libéré, Le VENGEUR-DU-PEUPLE fut aussitôt mortellement canonné à bout-portant par The RAMILLIES et commença à sombrer. Le commandant Renaudin amena alors ses couleurs pour sauver les survivants qui furent immédiatement rescapés par leurs assaillants. Mais le navire s'engloutit dans les eaux vertes de l'Atlantique avec une centaine d'hommes, dont certains disparurent dans les flots en criant : « Vive la République ! »

Six vaisseaux français fortement endommagés et abandonnés furent capturés par les Anglais. Lord Howe, lui-même accompagné de onze vaisseaux anglais en fort mauvais état, aurait été bien en peine de les prendre si le *Commissaire politique* français Jean Bon-Saint-André[11] n'avait ordonné à Villaret de Joyeuse de les abandonner pour ne s'occuper que de la sécurité du convoi.

10 Suivant la tradition désormais bien établie des deux marines.

11 Curieux nom pour un Commissaire politique révolutionnaire, probablement anticlérical et même athée !



Le 7 juin, le convoi de transports de ravitaillement arriva intact en France. Lord Howe avait manqué son interception.

Pertes ◆**Marine nationale**: la plupart des vaisseaux français subirent des dommages plus ou moins importants. Six navires furent capturés par les Anglais, un fut coulé. ◆**Royal Navy**: la plupart des vaisseaux anglais subirent d'importantes avaries; par exemple, The MARLBOROUGH et The DEFENCE furent totalement démâtés de même que The ROYAL GEORGE; The QUEEN fut extrêmement endommagé.

Conséquence de cette bataille: Comme il se devait, **la victoire fut revendiquée par les deux flottes**; par les Français qui avaient réussi à accomplir leur mission: *faire passer le convoi de ravitaillement à travers le blocus anglais*; ce qui évita une famine; et par les Anglais qui avaient effectué *six prises*, lesquelles déchaînèrent beaucoup d'enthousiasme en Angleterre en dépit du fait que la mission de la Royal Navy [barrer le passage au convoi de blé] avait échoué. Tout le monde fut fort satisfait; ou feignit de l'être. Les Anglais poussèrent la ruse jusqu'à appeler la bataille *The Glorious First of June*.

« **Vous, David McLane, serez traîné en place d'exécution pour y être pendu par le cou ; mais non pas jusqu'à ce que mort s'ensuive ; car vous devez être éventré et vos entrailles arrachées et brûlées sous vos yeux ; puis votre tête sera séparée de votre corps qui doit être divisé en quatre parties. Votre tête ainsi que vos membres seront à la disposition du Roi. Que le Seigneur ait pitié de votre âme !** ».

Condamnation d'un Américain d'origine écossaise, venu au Canada afin d'inciter les Canadiens à la révolte contre l'Angleterre, juste après la Guerre d'Indépendance américaine. La sentence du juge anglais, modèle de sévérité, trahit l'immense crainte des Anglais réfugiés au Canada, face à la possibilité de contamination des Canadiens français par les idées américaines d'indépendance.

Ailleurs, en Haute-Écosse par exemple, les autorités judiciaires anglaises étaient coutumières de telles sentences. La tête des suppliciés était exposée afin de servir d'avertissement à ceux, parmi la population highlander, qui seraient tentés de se rebeller.

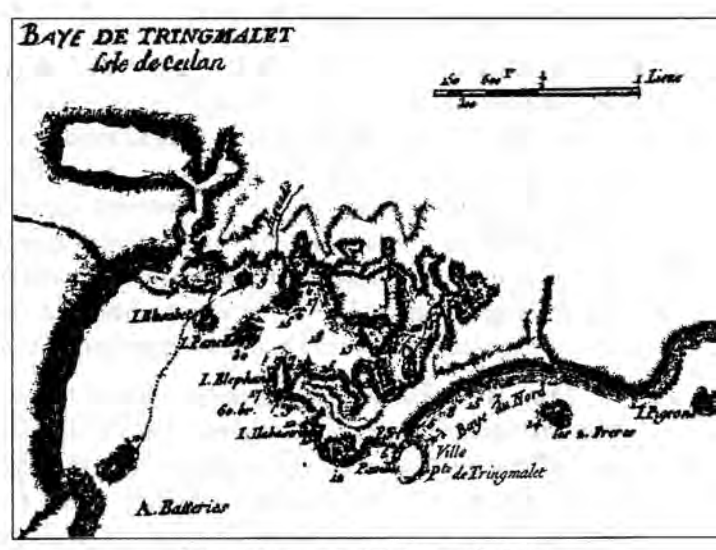
SOURCES ET LECTURES: ◆*The Glorious First of June 1794: a Naval Battle and Its Aftermath*, Michael Duffy and, Roger Morriss, University of Exeter Press, Exeter, 2001. [Publié en association avec le National Maritime Museum de Grande-Bretagne.] ◆*The Glorious First of June*, Oliver Martin Wilson Warner, publication B. T. Batsford, Londres, 1961. ◆*Official Documents and Interesting Particulars of the Glorious Victory obtained over the French Fleet, on Sunday, June 1, 1794, by the British Fleet, under the Command of Admiral Earl Howe*, Richard. Earl Howe, publication J. Debrett, Londres, 1794. ◆*The Admirals Hood*, Dorothy Violet, Publication Hutchinson & Co., Londres et Melbourne, 1942. ◆*Les Marins de la République. Le Vengeur et les droits de l'homme. La Loire et la Bayonnaise. Le treize Prairial. Aboukir et Trafalgar*, H. Moulin, Paris, 1882.

Trinquemalé. *Bataille navale de*

Autre nom : Bataille dite *de la Gueule de Bois.*

Date de l'action : 1er au 6 septembre 1782.

Localisation : Ville de la côte du golfe du Bengale ; Sri Lanka. Appelée aujourd'hui Trincomalee. Coordonnées géographiques : 08° 34' de latitude Nord et 81° 14' de longitude Est.



Archives publiques de la Bibliothèque de Pondichéry

Conflit : Guerre de l'Indépendance américaine [5 septembre 1775 – 3 septembre 1783, Traité de Paris]. Théâtre des opérations en [Extrême] Orient.

Contexte : Le port de Trinquemalé, assiégé par les Français, venait de capituler. Sir Edgard Hughes avec son escadre de secours arrivait avec quelque retard pour forcer le blocus.

Chefs en présence ◆**Marine royale** : le Bailli de Suffren ◆**Royal Navy** : Sir Edgard Hugues.

Effectifs engagés ◆**Royal Navy** : The EXETER [64, King], The ISIS [74, Lumley], The BURFORD [74, Reiner], The SUPERB [74, Hugues], The MONARCA [74, Gell], The EAGLE [64, Reddel], The MONTMOUTH [64, Alms]. ◆**Marine royale** : L'ARTÉSIEN [64, St-Félix], Le BRILLANT [64, De Kersauson], Le HÉROS [74, Suffren], L'ILLUSTRE [74, Bruyères], L'AJAX [64, Beaumont], Le GRAND-ANNIBAL [74, Tromelin], Le SAINT-MICHEL [64, Aymar] [+Le VENGEUR, 64, Cuverville] ; mais trois vaisseaux français seulement participèrent réellement au combat.

Stratégie ou tactique : Cette victoire fut tactiquement inutile pour les Français qui, après la capitulation de Trinquemalé, auraient pu rester sous la protection des forts ; mais par esprit de contradiction vis-à-vis d'un groupe d'officiers[1] qui

1 Qui incluait Tromelin, chef de file des mutins. Ce dernier cherchait à saboter les ordres de Suffren dont il était jaloux, assuré de la protection de sa puissante famille.



lui conseillaient de ne pas bouger, Suffren ordonna l'appareillage. Là encore, Tromelin continua de saboter les ordres de son commandant en chef. Mais cette fois, il fut sanctionné.

Résumé de l'action: La flotte anglaise apparut et mit en panne à 40 km au large de Trinquemalé. Suffren et les Français avaient certes un peu trop fêté[2] la chute de cette place forte. Immédiatement, Suffren envoya une frégate, La BELLONE, surveiller l'ennemi pendant que les Français appareillaient. Ce fut « la bataille de la Gueule de Bois ». Fort confuse. Désavantagé par le vent qui venait de l'Est et par la grande proximité de la côte, Suffren essaya de regrouper les Français et par des manœuvres complexes, de rejoindre *contre le vent* l'escadre anglaise qui croisait au large, *au vent*. Au lieu de s'approcher pour livrer bataille au plus vite, l'escadre anglaise observa ces manœuvres de loin et avec circonspection.

Dans la confusion la plus grande, l'escadre française réussit enfin à former trois divisions devant la ligne anglaise. Seule la division du centre, commandée par Suffren, disposait d'un vent suffisant. Vers 15 h, les Anglais s'obstinant à ne pas bouger, Suffren, furieux, tira un coup de canon pour donner le signal de la bataille. L'impatience était si grande que toutes les batteries françaises commencèrent à tirer hors de portée. Suffren essaya de corriger la situation en ordonnant à l'avant-garde de se remettre en ligne, mais ce groupe, pris dans le calme, ne réussit pas à exécuter l'ordre efficacement. Certains vaisseaux se firent touer par leurs chaloupes. À l'arrière-garde, la confusion était identique. Suffren ordonna au VENGEUR et à la petite frégate La CONSOLANTE de dépasser les Anglais afin de les prendre en tenaille. Mais Hugues devina la manœuvre et l'arrière-garde anglaise concentra toute son artillerie sur Le VENGEUR, ce qui enflamma sa poupe et son mât d'artimon. Le VENGEUR canonnait de toutes ses embrasures, mais par crainte de prendre feu à leur tour, les autres unités de l'arrière-garde française s'éloignèrent aussi, suivies bientôt du VENGEUR lui-même qui avait prématurément vidé ses soutes à munitions, sans doute incomplètes au départ de l'action.

Ces manœuvres firent croire à Suffren, qui se battait au centre, que son arrière-garde l'abandonnait délibérément. Il ordonna de virer de bord pour accompagner l'ennemi. Mais les voiles mal en point du HÉROS et de L'ILLUSTRE ne leur permirent pas de manœuvrer correctement et ces deux navires se retrouvèrent bientôt seuls face aux Anglais. L'AJAX se joignit à eux pour les couvrir. Les navires des deux escadres étaient déjà sauvagement ravagés.

Voyant l'avant-garde anglaise esquisser une attaque contre les trois navires français, L'ARTÉSIEN se jeta sur elle pour l'arrêter. Le grand mât du HÉROS prit feu et dut être abattu, mais sans arrêter l'incendie. Puis L'AJAX perdit son

2 D'ailleurs, avec la garnison anglaise de Trinquemalé que les Français avaient invitée.



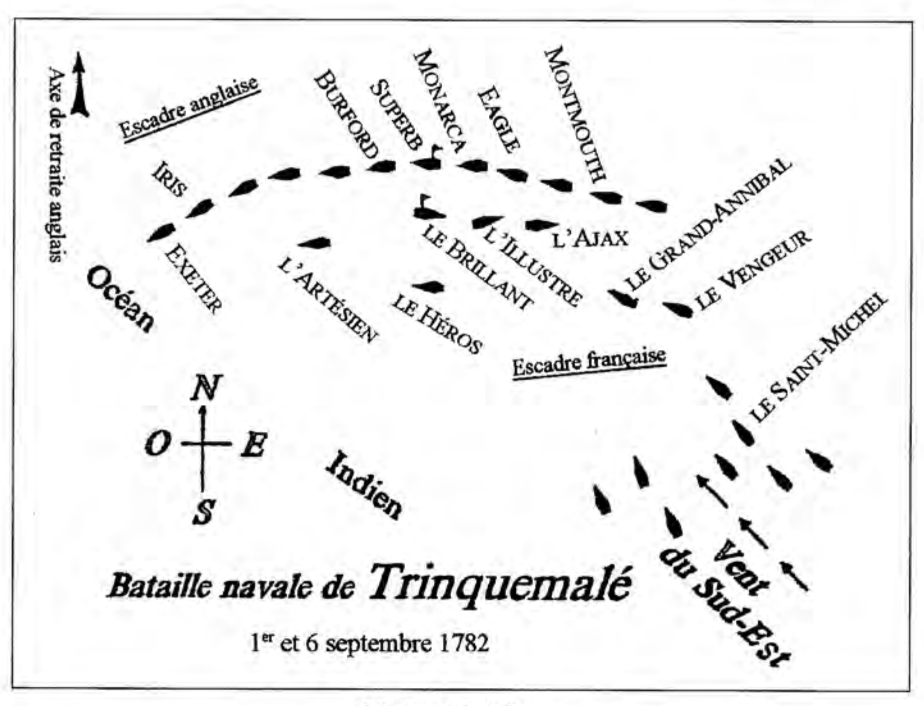
mât d'artimon et pivota. Le HÉROS devait faire face au SUPERB, au MONTMOUTH, au BENFORD, au WORCESTER et à L'EAGLE. Il se battit avec le courage des désespérés. Soudain, son mât d'artimon tomba avec fracas, entraînant le pavillon français dans la mer.

Croyant – ou voulant croire – que les Français se rendaient, les Anglais poussèrent un grand « Hourra ! », ce qui n'eut pour effet que d'enrager Suffren : « Couvrez mon navire de pavillons ! », hurla-t-il en jurant comme un damné. Immédiatement, l'équipage hissa tout ce qui lui tomba entre les mains en fait de linges, de draps et de nappes. Les hourras cessèrent et les boulets anglais furent concentrés sur les gréements. La mitraille croisée des cinq navires anglais balaya le pont du HÉROS et le transforma en carnage.

Le HÉROS allait mourir sous les coups lorsque les autres navires français, qui n'avaient pu, faute de vent et aussi par la mauvaise volonté de Tromelin, participer à la bataille, arrivèrent enfin sur le champ de bataille. L'amiral anglais donna immédiatement l'ordre de rompre le combat et de faire voile vers le Nord.

Abandonnant le champ de bataille aux Français, il leur concédait la victoire.

Pertes ◆**Marine royale** : 398 hommes et 18 officiers tués ou blessés ; 1/4 des effectifs. ◆**Royal Navy** : inconnues ; probablement équivalentes.



Collection privée de l'auteur



Conséquence de cette défaite anglaise: Les Anglais sentaient passer le vent de la défaite dans les Indes lorsque la signature de la Paix de Versailles[3] sauva la situation britannique si compromise. L'escadre française mit en panne sur les lieux de la bataille pour le cas où les Anglais reviendraient. Le lendemain, l'horizon étant vide, la Marine royale fit voile vers Trinquemalé. Les commandants de vaisseaux De Lalandelle, De Tromelin, De Saint-Félix et De Galles furent, pour mauvaise conduite au combat et insubordination, limogés de leur commandement et renvoyés à l'île de France. Une telle conduite dix ans plus tard, lorsque leurs familles ne pouvait plus les protéger des foudres révolutionnaire, les aurait amenés à la guillotine.

SOURCES ET LECTURES : ◆*Suffren et ses ennemis,* La Varende, Flammarion, Paris, 1967. ◆*History of the French in India,* Colonel G.B., Malleson, CSI, Editions John Grant, Édimbourg, 1909. ◆*Le bailli de Suffren,* Just-Jean-Étienne Roy, Fr. Joubert, Éditions Mame et fils, Tours, 1879. ◆*Vie de Suffren,* Bescherelle aîné, Éditions Ardant, Limoges, 1873. ◆*Hier Suffren,* Raymond d'Unienville, Éditeur S.l., Port-Louis [île Maurice], 1979. ◆*Suffren dans l'Océan Indien,* Claude Des Presles, Éditions Economica, Paris, 1999. ◆*Suffren, l'Amiral Satan,* Frédéric Hulot, Imp. SEPC, le Grand livre du mois, Paris, 1994. ◆*Suffren, héros de l'Inde,* Gustave-Joseph-Henri Landrieu [anagr. G. de Raulin], Édition J. Susse, Paris, 1944.

[3] Appelée aussi **Paix de Paris**, puisqu'elle fut signée aux deux endroits.



Velez-Malaga. *Bataille navale de*

Autre nom : Bataille de Malaga.

Date de l'action : 24 août 1704.

Localisation : L'aiguade[1] de Velez-Malaga se situait à une quinzaine de kilomètres à l'est de Malaga. Coordonnées géographiques : 36° 43' de latitude Nord et 04° 13' de longitude Ouest.

Conflit : Guerre de Succession d'Espagne, 1701-1714.

Contexte : Cette année-là, l'Angleterre venait de s'emparer de Gilbraltar, point stratégique défendu par l'amiral espagnol Diego de Salinas avec... 56 soldats et une centaine de miliciens. [*Sic*!] Les Anglo-Hollandais prirent la ville au tout début d'août 1704, officiellement *au nom du roi d'Espagne Charles III*, que les alliés soutenaient, mais qui ne régna pas. En fait, ce fut Philippe V que le Traité d'Utrech reconnut comme souverain légitime. En définitive, les Anglais gardèrent Gibraltar pour eux. Le comte de Toulouse se trouvait à Barcelone lorsqu'il apprit la nouvelle de ce coup de main. Il fit voile vers le détroit de Gibraltar, et il se ravitaillait en eau à l'aiguade de Velez-Malaga, le 22 août, lorsque l'escadre anglo-hollandaise apparut. Faute de vent et de courants favorables, la flotte française dut se faire remorquer vers le large par les 24 galères. Ce fut la raison pour laquelle la bataille ne put avoir lieu que le surlendemain 24 août.

Chefs en présence ◆**Français** : Louis Alexandre de Bourbon, comte de Toulouse, *amiral de France*[2] ; les amiraux Langeron et Villette-Mursay. ◆**Anglo-Hollandais** : Sir George Rooke ; l'amiral Sir John Leake ; les contre-amiraux hollandais Callenburgh [Calembourg, pour les Français] et Van der Dussen.

Effectifs engagés ◆**Flotte anglo-hollandaise** : au total 71 navires, incluant 59 vaisseaux anglais et 12 bâtiments hollandais, 3 614 canons et 22 453 hommes.

◆**Flotte française** : 50 vaisseaux [de ce nombre, les 24 galères ne participèrent pas à la bataille], 9 brûlots, 2 flûtes, 3 522 canons et 24 275 hommes. Même nombre de canons de part et d'autre.

---

1 Une *aiguade* était un endroit où les vaisseaux pouvaient *s'approvisionner* en eau douce. C'était aussi la réserve d'eau douce du navire.

2 Louis Alexandre de **Bourbon** était probablement un bâtard de Louis XIV. Il naquit en 1678 de Françoise de Mortemart qui était à l'époque l'une des maîtresses de Louis XIV. Comme tous les enfants censés être nés de la semence royale, il reçut un titre de noblesse. Le roi lui accorda le titre de comte de Toulouse. Louis devint amiral de France.
Le mot **amiral**, lui-même, vient de l'arabe **Émir al Ma**, chef maritime [*Al Ma* est l'eau ou la mer].



MARINE ROYALE				
Rang	**Canons**	**Longueur**	**Largeur**	**Équipage**
1er	110	52 m	14 m	1000
2e	74	48 m	13 m	500 à 650
3e	56	43 m	11,50 m	300 à 400
4e	46	38 m	10 m	260
5e	36	36 m	8,50 m	160 à 200

L'Espagne, alliée de la France[3], n'avait plus ni vaisseaux, ni marins, ni arsenaux. Ses ports étaient désarmés et déserts. Mais la France n'avait rien perdu de sa puissance maritime que Colbert avait formée. Elle restait maîtresse de la Méditerranée et de l'Adriatique. Les escadres du roi français se composaient de vaisseaux dits « de haut bord » de 1er, 2e, 3e, 4e ou 5e rang, suivant le nombre de canons et l'effectif de leurs équipages.

Puis venaient les *frégates*, plus légères, moins chargées d'artillerie, éclaireurs d'escadres ; les *corvettes*, transformées en brûlots pour l'abordage ; les flûtes ou *gabares*, les *galiotes à bombes* et, enfin, les *galères* à rames.

Stratégie ou tactique : Les deux flottes formaient deux lignes parallèles de 2 km de longueur *en travers* du vent d'est[4]. Les Français *sous le vent* et les alliés *au vent.* L'escadre anglaise d'avant-garde [Escadre Bleue] de l'amiral anglais Leake fit face à l'Escadre Bleue et Blanche de Villette-Mursay. Au centre allié, l'Escadre anglaise Rouge de l'amiral Rooke s'opposait à l'Escadre Blanche du comte de Toulouse. L'escadre anglo-hollandaise d'arrière-garde de l'amiral Callenburgh faisait face au Français Langeron qui commandait l'Escadre Bleue. Les galères françaises étaient en deuxième ligne, *sous le vent* par rapport aux Français. Elles n'intervinrent pas au cours de la bataille.

Cette bataille fut la plus importante bataille rangée [navale] par les effectifs en présence de la guerre de Succession d'Espagne. La dernière aussi. Elle peut se comparer à la Bataille du Jutland qui fut une victoire tactique pour les Allemands[5] mais, paradoxalement, une défaite stratégique, puisque la flotte de haute mer allemande n'osa plus s'aventurer en mer du Nord. Ce fut une victoire à la Pyrrhus.

L'amiral français Toulouse, qui avait tiré 102 886 coups de canon (!), ignorait que les Anglo-Hollandais étaient à bout de munitions et ne poursuivit pas. Il ne

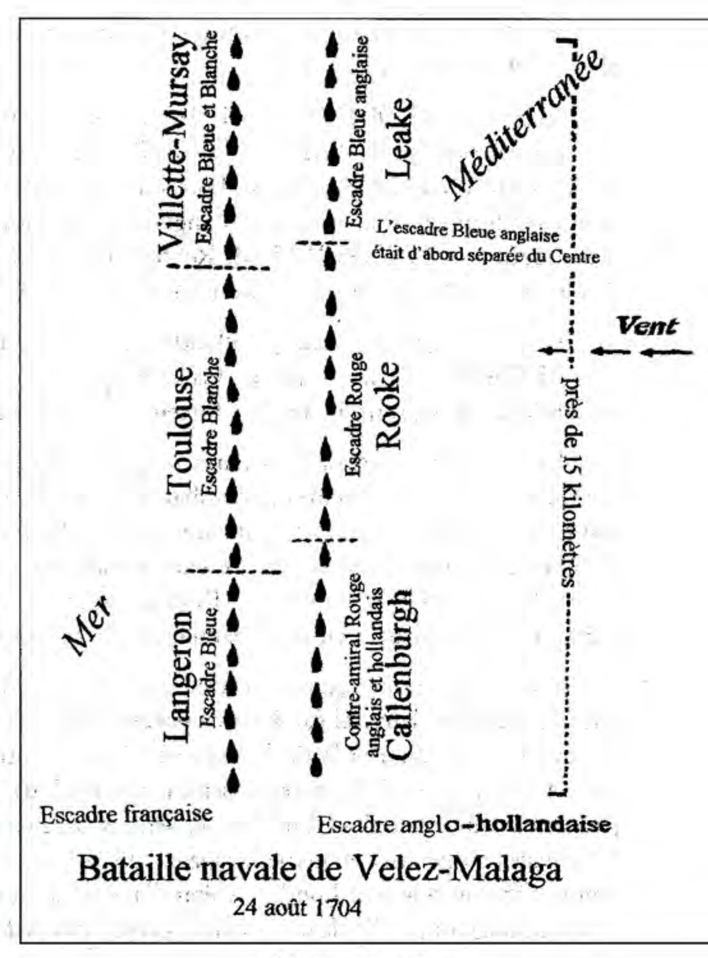
3 Selon Hardÿ de Périni. En fait, l'Espagne était déchirée par la guerre civile entre deux rois étrangers qui convoitaient son trône.

4 C'est-à-dire perpendiculaires au vent.

5 Lesquels infligèrent aux Anglais d'énormes pertes.



restait aux Anglais que dix coups par pièce en moyenne. Leake lui-même n'en avait que trois pour la batterie haute et aucun pour les autres. Si Toulouse avait poursuivi, il aurait facilement détruit la flotte anglaise jusqu'au dernier vaisseau.



Collection privée de l'auteur

Résumé de l'action: Le 24 août, vers 10 h du matin, les deux flottes se présentèrent en formation parallèle. À l'avant-garde, ce fut d'abord une course de vitesse entre les deux escadres de tête. L'avant-garde anglaise étant détachée du centre, Villette-Mursay tenta de doubler Leake, puis les deux lignes se rapprochèrent et la canonnade commença, particulièrement violente au niveau de la division Le Roux Saint-Aubin d'Infreville. Le SAINT-PHILIPPE de Le Roux abattit une centaine d'hommes sur Le PRINCE [Leake], tandis que le navire de tête, L'ÉCLATANT, obligea Le YARMOUTH à battre en retraite en dehors de la ligne de bataille.

Un sanglant combat s'engagea aussi entre Le BARFLEUR [amiral Shovell] et L'INTRÉPIDE [du Casse]. Le FIER [amiral Villette-Mursay] mit à mal trois ou quatre navires anglais avant de recevoir une bombe qui fit sauter son arrière et déclencha un incendie. Le FIER, qui avait perdu 200 hommes dont une centaine de tués, dut quitter son poste de combat pour lutter contre le feu. Le MAGNIFIQUE, fort maltraité lui aussi, fit appel à deux galères qui le remorquèrent hors des lignes. L'amiral Shovell ne sut pas profiter du vide créé pour s'infiltrer et envelopper l'avant-garde française.

Nombreux furent les vaisseaux qui durent quitter la ligne de bataille pour aller se refaire un peu à l'écart.

Au centre, Le FOUDROYANT [104 canons, comte de Toulouse] tenait tête avantageusement au ROYAL CATHERINE [90 canons, amiral Rooke]. Devant lui, Le VAINQUEUR [86 canons, Lorraine-Armagnac, tué au cours du combat] combattit tour à tour trois vaisseaux anglais de 70 canons et détruisit le gréement d'un quatrième. Le TERRIBLE [de Relingue] força L'EAGLE à sortir de la ligne de bataille et à battre en retraite avec 64 tués et blessés.

À l'arrière garde [escadre hollandaise], Le SOLEIL-ROYAL s'attaqua à L'ALBEMARLE, navire amiral de Callenburgh, et le mit à mal. Mais l'escadre hollandaise réussit tout de même à forcer trois vaisseaux légers à quitter la ligne.

À 19 h, aucun vaisseau n'avait amené son pavillon ; ni d'un côté ni de l'autre. Ce fut alors, après neuf heures de combat acharné, que l'amiral Sir George Rooke donna le signal de la retraite. Ses navires étaient à bout de munitions. Les navires français, par contre, avaient encore leurs poudrières et leurs soutes à boulets à moitié pleines. Mais... le comte de Toulouse ignorait cette faiblesse des Anglais ; il était resté maître du champ de bataille et s'en satisfaisait.

Afin de faire croire qu'il était tout à fait décidé à défendre chèrement le rocher de Gibraltar, l'amiral Rooke resta posté quelques heures le lendemain à l'horizon, entre Gibraltar et la flotte française. Puis il rentra à Gibraltar. La ruse fit son effet. Un Conseil de guerre rassemblé par Toulouse opta en majorité pour la prudence, suivant le désir fort pris au sérieux du marquis d'O, qui avait pour principale compétence en matière navale... d'être l'ami cher de madame de Maintenon. On voit que si, à Londres, c'était l'avidité des marchands qui dirigeait la politique anglaise ; en France, à la même époque, c'étaient les courtois grenouillages d'alcôves.

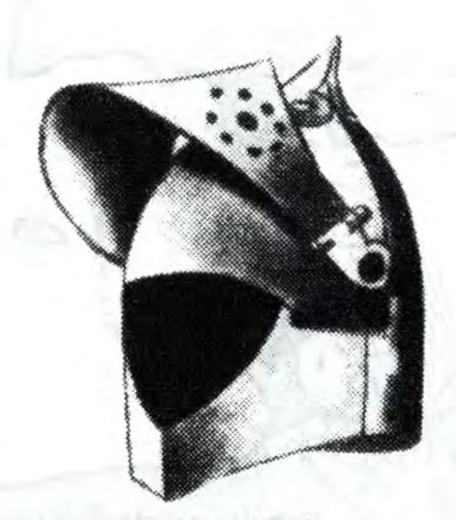
Pertes ◆Les Anglo-Hollandais eurent 3 025 tués[6] tandis que les pertes françaises s'élevaient à 1 585 tués. Mais avec une proportion d'officiers beaucoup plus importante que du côté allié. Les Français ne perdirent aucun navire.

[illegible]quence de cette défaite anglaise: Des *Te Deum* furent chantés dans toutes le[illegible] de France. À cause de l'opposition du *marquis d'O,* ami de madame de Ma[illegible] l'amiral de Toulouse ne poursuivit pas la flotte anglaise pour la détruire [illegible] Gibraltar aux Anglais, ce qui rendit cette victoire presque totalemen[illegible]. La reine Anne d'Angleterre anoblit officiellement ses marins qui avai[illegible]ment protégé sa nouvelle acquisition : Gibraltar ». Pourtant, Rooke co[illegible] disc[illegible]ment une certaine disgrâce.

6 Deux mille trois cent vingt-ci[illegible] Anglais et 70[illegible] [illegible]llandais.



SOURCES ET LECTURES : ◆*Reflections on the management of Sir George Rooke [...] Vice-Admiral of England [...] In the late fight in the Mediteranean,* Publication A. Baldwin, Londres, 1704. ◆*A Review of the late Engagement at Sea, being a collection of private letters... containing the truest and most authentick accounts : with some remarks on the conduct of our admirals, particularly Sir G. R. [George Rooke.]*, par l'amiral Sir Cloudesley Shovel, Londres, 1704. ◆*Les Bourbon-Penthièvre (1678-1793) une nébuleuse aristocratique au XVIIIe siècle,* Jean Duma..., Publications de la Sorbonne, Paris, 1995 [concernant l'amiral de France Louis Alexandre de Bourbon, comte de Toulouse]. ◆*A Journal of the Proceedings of her Majesty's Fleet under the command of Sir George Rooke from June the seventh to July the thirteenth 1704 [...] In a letter to a friend,* etc., Sir. George Rooke, Publication J. Nutt, Londres, 1704.

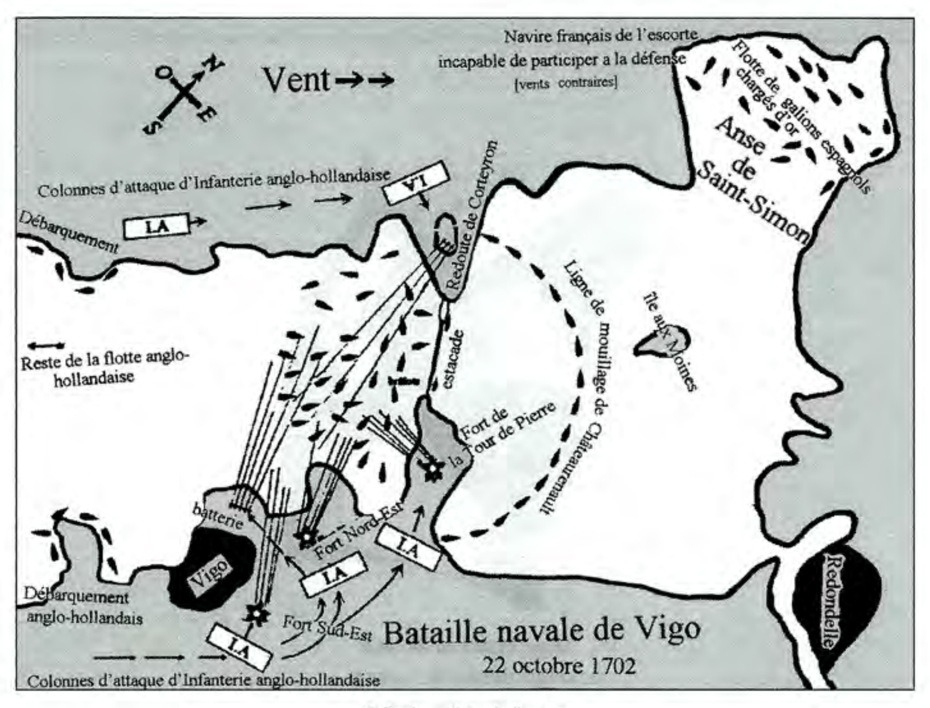


Casque Heaume du XIVe siècle
in Larousse Universel en 2 volumes –
Vol. I – @ Archives Larousse

Vigo. *Bataille navale de*

Date de l'action : 22 octobre 1702.

Localisation : La Baie de Vigo se situe en Galice, dans le nord-ouest de l'Espagne. Coordonnées géographiques : 42° 12' de latitude Nord et 08° 41' de longitude Ouest.



Collection privée de l'auteur

Conflit : Guerre de Succession d'Espagne, 1701-1714.

Contexte : Les Anglo-Hollandais [10 000 hommes], commandés par le duc d'Ormonde et l'amiral Sir George Rooke, revenaient de Cadix, où ils avaient essuyé un échec[1], lorsqu'ils tombèrent à Vigo sur la *Flotte d'Argent* espagnole escortée par des navires français. Cette flotte que Châteaurenault encadrait de 30 vaisseaux de ligne, arrivait des Indes occidentales[2] et s'était réfugiée dans le cul-de-sac de la baie de Vigo, car elle n'avait pu entrer à Pasajes ni à Cadix que les Anglo-Hollandais étaient censés bloquer. Les Espagnols avaient refusé de se réfugier en

1 Voir le siège de Cadix, 12 août-15 septembre 1702 et la Bataille navale de Velez Malaga.
2 Des Antilles.



France, à Brest ou à La Rochelle, par peur que leur métal précieux ne tombe entre les mains des Français, leurs alliés. Aussi, il allait leur être volé, mais par leurs ennemis. Cette immense fortune en pièces de huit[3] allait déclencher une irrésistible ruée anglo-hollandaise vers Vigo. Le 22 octobre, l'escadre anglo-hollandaise se présenta, sur renseignements, dans le secteur.

Chefs en présence ◆L'amiral Sir George Rooke et le vice-amiral Thomas Hopsonn ; le duc d'Ormonde commandait les troupes de débarquement. ◆L'amiral de Châteaurenault était à la tête de l'escorte française.

Effectifs engagés ◆**L'escorte française** *qui fut engagée dans la bataille* comptait 15 vaisseaux de guerre[4]. ◆**La flotte combinée anglo-hollandaise** totalisait 145 voiles dont 90 vaisseaux de guerre[5] et 15 000 soldats de débarquement.

Stratégie ou tactique: Châteaurenault avait fait poster 15 vaisseaux de guerre en travers de la baie de Vigo, mouillés sur une ligne convexe d'une rive à l'autre de la baie. Une deuxième ligne de défense était constituée par une estacade formée de mâts, de chaînes et de tonneaux ancrés et amarrés aux deux extrémités à deux gros vaisseaux de 70 canons, L'ESPÉRANCE et Le BOURBON. Cette double ligne de défense était flanquée, sur les deux rives, par *les forts de Corbeyron* [au Nord] et *de la Tour-de-Pierre* [au Sud]. Les galions et le reste de l'escadre d'escorte se tenaient derrière ces lignes. Le capitaine d'un navire anglais avait appris du consul français trop bavard de Lagos[6] que *la flota plata*[7] arrivait. *Vigo fut, avec L'Écluse, La Hougue et Aboukir, une bataille que les Français perdirent pour s'être battus au mouillage, en position statique enchaînée.* Si l'on fait exception de Trafalgar, il semble bien que ce fut contre des flottes françaises immobilisées que les Anglais remportèrent leurs plus grandes victoires navales.

La *hiérarchie sociale* qui se surimposait à la *hiérarchie militaire* au sein de la Marine royale française tendait à nuire au bien du service. À ce sujet, Hardÿ de Périni cite un texte de Maurice Lot : « L'amiral était, depuis 1669, un prince du sang qui, comme le comte de Toulouse, ne relevait que du roi. Les vice-amiraux [924 000 livres de solde] pouvaient être faits maréchaux de France [Estrées, Châteaurenault] après un exploit en mer ; les lieutenants-généraux des armées navales [12 000 livres] et les chefs d'escadre [6 000 livres], assimilés aux maréchaux

3 Les pièces de 8, en espagnol *doblón de a ocho* (*doublon de 8* en français et *doubloon* en anglais), valaient 8 écus d'or. Elles pesaient 27 grammes [presque une once]. Elles valaient 4 pistoles, c'est-à-dire 16 dollars d'argent. L'une des premières pièces de ce type fut fabriquée en 1519 dans la *vallée* Saint-Joachim en Bohème (*thal* = vallée]. Le mot *thaler, daler* ou *dollar* finit donc par être adopté par la jeune république américaine pour désigner sa monnaie. En fait, le signe $ ne représentait pas un S mais un 8 stylisé barré par les deux colonnes d'Hercule [Gibraltar en Espagne et Ceuta au Maroc].

4 Les 15 autres avaient été laissés derrière la ligne de défense.

5 Soixante-dix gros vaisseaux armés de 99, 60, 70 ou 40 canons et 20 frégates de 35 canons et moins.

6 Au sud du Portugal. L'histoire n'a pas retenu le nom de cet homme qui fut la cause de la perte de 10 000 hommes.

7 La flotte d'argent.



de camp, complétaient le cadre de l'État-Major général. Les capitaines de vaisseau [3 000 livres] et de frégate [2 500 livres], les lieutenants [2 500 livres] et les enseignes de vaisseau [800 livres] étaient les officiers bleus, cadets de grandes familles ou gentilhommes pauvres. On les recrutait dans les compagnies des Gardes de la Marine ou des Gardes du Pavillon, où l'on n'entrait qu'après avoir fait ses preuves de noblesse. Les officiers rouges, capitaines de flûte et lieutenants de frégate, étaient de roture et recrutés parmi les officiers de la marine marchande ou les vaillants corsaires... Il y avait une démarcation infranchissable entre les deux origines ; Jean Bart, appelé par le roi à Versailles, après ses exploits légendaires, ne reçut des courtisans que des railleries et des affronts. L'esprit de caste dans la marine... nuisait au bien du service. » Il existe encore dans la Marine nationale[8] en ce début de XXI[e] Siècle.

Comme l'étroitesse de la passe de Vigo ne permettait pas un engagement général des deux flottes, Rooke laissa aux 30 vaisseaux et brûlots anglo-hollandais du vice-amiral Thomas Hopsonn [Le TORBAY] le commandement de l'assaut.

Résumé de l'action : Des troupes furent débarquées, le 22 au matin, sur les deux rives [duc d'Ormonde]. Elles progressèrent en même temps que l'attaque navale et prirent d'assaut les ouvrages espagnols qui couvraient l'extrémité sud de l'estacade. Semblablement, sur la rive nord, les troupes d'assaut anglo-hollandaises s'emparèrent du terre-plein de Corbeyron défendu par Manuel de Velasco, général des galions.

La flotte alliée, Le TORBAY en tête, s'élança contre les lignes françaises ; mais bientôt, le vent manquant, elle s'arrêta et jeta l'ancre afin de ne pas dériver. Le TORBAY, navire amiral des assaillants, fut immédiatement bombardé par Le BOURBON et par L'ESPÉRANCE, tandis qu'un brûlot fut lancé contre lui mais sans succès. Finalement, victime de graves avaries, il fut secouru par L'ASSOCIATION [90 canons] qui, jusque-là, avait servi d'appui-feu aux troupes débarquées sur la rive nord. Hopsonn transféra sa marque sur Le MONMOUTH. Les autres navires alliés s'attaquèrent immédiatement à l'estacade et réussirent à l'enfoncer malgré les défenseurs[9]. L'ESPÉRANCE [commandant La Galissonnière] dut se jeter à la côte. C'était un mauvais présage.

Pendant ce temps, face au puissant hollandais ZEVEN PROVINCIEN [amiral van der Gœs], Le BOURBON lutta longtemps, mais finit pas succomber.

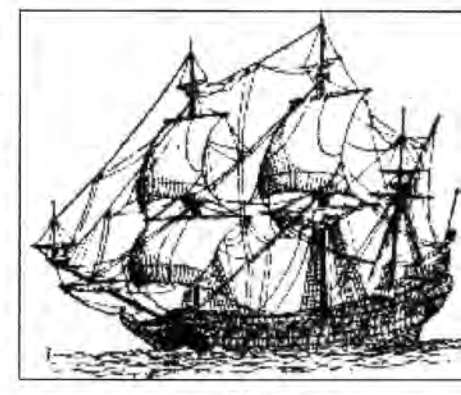
L'escadre française de Châteaurenault ne pouvait pas manœuvrer et devait se contenter de se battre à l'ancre ; car le vent d'ouest, qui avait repris, favorisait les assaillants et, au contraire, interdisait aux Français toute manœuvre offensive. Seuls les navires qui avaient été ancrés à proximité du barrage purent en fait

[8] D'ailleurs encore appelée « la Royale ».

[9] Trop peu nombreux.



participer à la bataille et eurent à supporter la totalité de l'assaut allié. À tel point que certains vaisseaux français[10] vidèrent totalement leurs soutes à munitions et se retrouvèrent, après une demi-heure d'un combat extrêmement intense contre les Anglo-hollandais, dans une situation des plus désespérées. Ne voulant pas laisser tomber ces navires désormais indéfendables entre les mains de l'ennemi, Châteaurenault donna l'ordre de les incendier. D'autres tombèrent entre les mains des Anglo-Hollandais : Le BOURBON, Le PROMPT, Le FERME, Le MODÉRÉ, L'ASSURÉ et Le TRITON. Trois autre s'échouèrent volontairement afin d'éviter la capture, La SIRÈNE, Le SUPERBE et Le VOLONTAIRE.



Galion
in Larousse Universel en 2 volumes – Vol. I – @ Archives Larousse

Une foule de paysans et de marins espagnols, embauchés par *l'Administracion*, déchargeait fébrilement l'or et l'argent des galions afin de le mettre en sûreté. Lorsque les galions espagnols virent leur escorte anéantie, ils commencèrent à s'incendier afin que l'ennemi ne puisse profiter du fruit de sa victoire. Et dans des brasiers ardents sombrèrent de gigantesques fortunes en lingots de métal précieux : les trois quarts de la flotte d'argent disparut dans les flots de la baie de Vigo où ces trésors tentent, encore de nos jours, l'imagination aventurière des chercheurs d'or qui ont définitivement abandonné la batée au profit des détecteurs électroniques.

Pertes ◆Châteaurenault perdit 15 vaisseaux, 3 frégates, 3 corvettes, 968 canons et 8 000 de ses 9 000 hommes[11], en incluant les nombreux prisonniers. Dix-neuf galions espagnols furent aussi détruits. ◆L'expédition de Cadix et de Vigo avait coûté aux Anglo-Hollandais 900 hommes tués ou blessés.

Conséquence de cette défaite française : Le Portugal rouvrit aux Anglais le marché portugais et brésilien. Ce succès permit à l'amiral Rooke de redorer son blason[12] après ses échecs de Cadix et de Velez Malaga contre les Français. En dépit du fait que la plus grande partie du trésor se perdit dans les gouffres marins, des sommes considérables de métal précieux arrivèrent en Angleterre et dans les Pays-Bas et provoquèrent une immense joie et une non moins grande... inflation de la livre.

---

10 Par exemple, Le FORT, vaisseau-amiral de 76 canons, Le SOLIDE, L'ENTREPRENANT, La DAUPHINE et L'ORIFLAMME.

11 Dont 900 furent tués ou blessés et les autres, prisonniers.

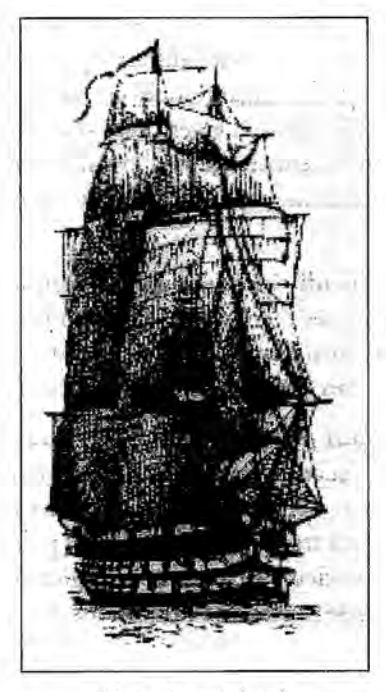
12 Au sens propre du terme.



Ces monceaux d'or ne manquèrent pas de provoquer des frustrations chez les Hollandais qui combattirent comme des lions, mais qui eurent l'impression de devoir se contenter de la portion congrue durant le partage qui suivit.

Mais les pires furent les Français ; ils y perdirent une escadre complète pour le roi, non pas de Prusse, mais d'Espagne.

SOURCES ET LECTURES : ◆*A relation of the great and glorious success of the fleet and forces of Her Majesty and the States-General at Vigo, the land forces being under the command of the Duke of Ormond, and the fleet commanded by Sir George Rooke*, écrite par James Butler, 2e duc d'Ormonde, publié par Edward Jones, Londres, 1702. ◆*Les Épaves de l'or : plongées sur les galions de Vigo*, Robert Stenuit, Genève, Famot, 1982. ◆*Comment on aurait pu tenter le sauvetage des galions de Vigo*, par J.-B. Toselli, Paris, P. Cordier, 1875. ◆*An Impartial Account of all the material Transactions [of the] Grand Fleet and Land Forces from their first setting out from Spithead June 29 till [...] the duke of Ormond's arrival at Deal, Nov. 7, 1702 : in which is included a particular relation of the expedition at Cadiz, and the glorious victory at Vigo*, écrit par une officier présent durant ces actions, Publication R. Gibson, Londres, 1703.



Vaisseau de guerre français
in **Larousse Universel en 2 volumes – Vol. I – @ Archives Larousse**

BIBLIOGRAPHIE GÉNÉRALE

Outre les titres cités à la fin de chaque chapitre, l'auteur à utilisé les ouvrages plus généraux suivants :

A History of the Art of War in the Middle Ages, *Oman, CWC, vol. I, Londres, 1924.*

A Dictionary of Battles, *Young, Peter, New English Library, Londres, 1977.*

A History of England in the Eighteenth Century, *Hrtpole Lecky, William, Edward, Second Edition, vol. 1, Longmans, Green and Co., Londres, 1879.*

A History of the Royal Navy, from the earliest times to the wars of the French Revolution, *Nicolas, Sir Nicholas Harris, GCMG, 2 vol., Londres 1847.*

A History of the Military Transactions of the British Nation in Indostan, from the Year MDCCXLV [1745] to Which is Prefixed a Dissertation on the Establishments made by Mahomedan Conquerors in Indostan, *Orme, Robert, 2 vol., F. Wingrave, Londres, 1803, 4e éd., à Madras, par Pharaoah and Co., en 1861.*

Anciennes chroniques de Flandres, *Paris.*

Antigua and the Antiguans, *Johnson, T.R. St, 2 vol., Londres, 1842.*

Antiquitez et Chroniques de la Ville de Dieppe [Les], *Asseline, David, A. Marais Librairie, Dieppe, 1874.*

Archives de l'Armée de l'Air. Château de Vincennes, Paris, France.

Archives de la Marine nationale. Château de Vincennes, France.

Archives de la Marine, *Maupéou, Journal, Série B4-31-.*

Art militaire et les armées au Moyen-Âge [L'], *Lot, Ferdinand, Paris, 1946.*

Art of War [The], *Jomini, baron de Jomini, général et aide de camp de l'empereur de Russie, traduit du Français par le capitaine G.H. Mendell et par le lieutenant W.P. Craighill, Greenwood Press Publishers, Westport, Connecticut, USA.*

Art militaire des Chinois *ou* Recueil d'anciens traités sur la guerre, *Amiot, Joseph-Marie, [missionnaire en Chine], Édité chez Didot l'aîné, Paris, M.DCC.LXXII [1772]. Ce fut la première traduction des théories du Chinois Sun Tsu dans une langue occidentale.*

Aviation de Vichy au combat [L'], *Erhengart, M., Lavauzelles, Paris.*

Bataille de la Hougue [La], *Toudouze, Georges, Paris, 1899.*

Batailles françaises, *Hardÿ de Périni, Édouard, 6 vol., de 1214 jusqu'en 1789, Éditeur Ernest Flammarion, Paris, 1894.*

Battles in Britain, 1066-1547, *Seymour, William, Sidgwick & Jackson, Londres, 1975.*

British Battles, *Belloc, Hilaire, Swift & Co, Hugh Rees, Londres, 1911-1913, 6 vol.*

British Army of the Eighteenth Century [The], *Rogers, H.C.B., colonel, George Allan & Unwin Ltd., Londres, 1977.*

British Battles on Land and Sea, *Grant, J.G., Cassel Petter & Galpin, Londres, 3 tomes, 1873-1875.*

Campagnes de Maurice de Saxe, *Colin, J., Paris, 1901-1906.*



Cherbourg pendant la Guerre de Cent Ans, de 1354 à 1450, *Masson d'Autume, Madeleine, Société Nationale Académique de Cherbourg, Cherbourg (date inconnue).*

Chronicle of the Kings of England from the earliest period to the reign of King Stephen, *William of Malmesbury, version anglaise de son* Histoire des rois anglais, *par Giles, J.A., AMS et Garland, New York, 1968.*

Chronicon ex chronicis, *de Jean de Worcester, rédigée en latin ; traduction de Clarendon Press, Oxford, 1995.*

Chronique des ducs de Normandie, *[en vers latins], Benoît de Sainte-Maure, réimpression par Uppsala Almqvist & Wiksells ; Wiesbaden, O. Harrassowitz, Genève, 1951-1954.*

Chronique du Mont-Saint-Michel (1343-1468), *publiée avec notes et pièces diverses relatives au Mont Saint-Michel et à la défense nationale en Basse Normandie pendant l'occupation anglaise, Siméon Luce, Société des anciens textes français, Éditions F. Didot, Paris, 1875-1897, 68 vol.*

Chronique anglo-saxonne, *rédigée en saxon, traduction de David Dumville et Simon Keynes, publié par D. Brewet, Cambridge, 1983.*

Chronique de Jean de Worcester, Chronicon ex chronicis, *rédigée en latin ; traduction de Clarendon Press, Oxford, 1995.*

Chronique de la Pucelle, ou Chronique de Cousinot, suivie de la Chronique Normande de P. Cochon, relatives aux règnes de Charles VI et de Charles VII, restituées à leurs auteurs et publiées pour la première fois intégralement à partir de l'an 1403, d'après les manuscrits, avec notes et développements, *Vallet de Viriville, publié par Delahays, Paris, 1859.*

Chronique de Guillaume de Jumièges, *chroniqueur franco-normand,* Gesta Normannorum ducum, *en traduction à Clarendon Press, Oxford, 1992-1995.*

Chronique des quatre premiers Valois, *éd. Siméon Luce (Soc. de l'Histoire de France), 1862.*

Chronique de Guillaume de Poitiers, Gesta Guillelmi ducis Normannorum et regis Anglorum *[en traduction], Odense Universitetsforlag, 1980.*

Chroniques [Les], *Jean Froissart, éditions Siméon Luce et éditions Kervyn, Paris.*

Chroniques de Sire Jean Froissart qui traitent des aventures et faits d'armes advenus en son temps, *J., A.C. Buchon, Auguste Desrez, imprimeur éditeur, Paris MDCCCXL, 1840.*

Chroniques normandes, *édition Vallet de Viriville, Paris.*

Chroniques d'Enguerrand de Monstrelet, *notes et éclaircissements par J. A. Buchon, publié par Verdière, Paris, 1826.*

Chroniques anglaises ou Chronicon Galfridi de Swynebroke, *Geoffrey Le Baker, édité par E.M. Thomson, Oxford, 1889.*

Chroniques de France, Les Grandes, *ou* Chroniques du Religieux de Saint-Denys, *éd. Paulin Pâris, Paris, 1836-1838.*

Clive, Proconsul of India, *Lawford, James, P., George Allen & Unwin Ltd., Londres, 1976.*

Combat naval devant la Rochelle en 1419, *Albert de Circourt, dans le Bulletin de La Société des Archives, Imprimerie de N. Texier, Pons, 1885.*

Correspondance d'Espagne, *tome CCXXIII, fol. 15-26 in Commission des Archives Diplomatiques au Ministère des Affaires Étrangères,* Recueil des Instructions données aux



Ambassadeurs et Ministres de France depuis les Traités de Westphalie jusqu'à la Révolution française, *vol. XII : « Espagne », avec une introduction et des notes par A. Morel-Fatio et H. Léonardon, Tome deuxième (1701-1722), Ancienne Librairie Germer Baillière et Cie, Félix Alcan Éditeur, Paris, 1898.*

De la Guerre, *Clausewitz, Carl von, traduction de Denise Naville, Les Éditions de Minuit, Paris, 1955, 5 vol.*

Délivrance de Cherbourg et du Clos du Cotentin à la fin de la guerre de Cent Ans [La], *Plaisse, André, Association Connaissance du Cotentin, Amis du Musée de la Glacerie, Éditions des Presses de la Manche, Cherbourg, 1989.*

Depopulation System in the Highlands [The], *MacLauchlan, Thomas, Londres, 1849.*

Doctrine militaire Soviétique [La], *Garthoff, Raymond L., Librairie Plon, Paris, 1952, traduit de l'américain par Mario Lévi.*

Drame de Mers el-Kébir, 1940 [Le], *Antier, Jean-Jacques, Presses de la Cité, Paris, 1990.*

Edinburgh and the Reformation, *Lynch, Michael, John Donald Publishers Ltd., Édimbourg, 1981.*

English Historical Documents, *General Editor David, C. Douglas, M.A., F.B.A. Eyre & Spottiswoode, Londres, 1953-1955.*

Essai de tactique générale, *Guibert, lieutenant-général, comte Jacques Antoine Hippolyte de, Paris, 1773.*

Études militaires historiques : La Guerre de Cent-ans, *Hardÿ, Paris, 1874.*

Extermination of the Scottish Peasantry, *Alister, R. [pseudonyme d'Alexander Robertson], Londres, 1853.*

Forteress ; a History of Military Defense, *Hogg. Ian, V., Macdonald and Jane's Publishers, Londres, 1975.*

Fragments stratégiques, *Castex, amiral Raoul, Economica, Paris, 1985.*

« France Septentrionale », décembre 1693, dans les Archives des Colonies. Correspondance générale, Canada. *Paris, AC,C 11A, 12 :396V.*

French Navy and American Independence [The], A Study of Arms and Diplomacy [1774-1787], *Dull, Jonathan R., Princeton University Press, Princeton, 1975.*

French in India, 1763-1816 [The], *SEN, S.P., Firma K.L. Mukhopadhyay, Calcutta, 1958.*

Gesta Normannorum ducum, *Guillaume de Jumièges, chroniqueur franco-normand, en traduction à Clarendon Press, Oxford, 1992-1995.*

Gesta Guillelmi ducis Normannorum et regis Anglorum, *Guillaume de Poitiers, chroniqueur « français » [en traduction], Odense Universitetsforlag, 1980.*

Grandes Batailles de l'Histoire [Les], *Colin, J., Paris, 1915.*

Grands combats sur mer, de Salamine au Jutland [Les], *Hale, Paris, 1932.*

« Guerre de l'indépendance [La] (1775-1783) », Les Français en Amérique, *Chotteau, Léon, Charpentier et Cie, Librairies-Éditeurs, Paris, 1876.*

Guerre [La]. Trois tacticiens grecs, Énée, Asclépiodote, Onasandre, Anthologie, *Battistini, Olivier, Éditions Nil, Paris, 1994.*

Highland Clearances [The], *Prebble, John, Martin Secker & Warburg Ltd., Londres, 1963.*

Histoire de la Marine française, *Sue, Eugène, Paris, 1835.*

Histoire de Rouen sous la domination anglaise, *Chéruel, Adolphe, Laffitte Reprints, Marseille, 1977, réimpression de l'édition de 1840.*

Histoire générale de l'abbaye du Mont Saint-Michel au péril de la mer, *Dom Jean Huynes, Société de l'Histoire de Normandie, Rouen, 1872-1873, 2 vol.*

Histoire de la ville et de tout le diocèse de Paris, *Lebœuf (Abbé) Jean, T. IV : « Le doyenné de Montlhéry », 1757.*

Histoire des Protestants en France, *Privat, Édouard, Éditeur, Toulouse, 1977.*

Histoire de l'Inde des Français, *Glachant, Roger, Librairie Plon, Paris, 1965.*

Histoire des Doctrines militaires, *Schneider, Lieutenant Colonel Fernand, PUF, Paris, 1957.*

Histoire généalogique et chronologique de la maison de France, *par le Père Anselme, annotée par M. Potier de Courcy, Éditeur F. Didot, Paris, 1879.*

Histoire de Boulogne sur Mer, *Lottin, A., Presses Universitaires de Lille, Lille, 1983.*

Histoire de l'Aviation Militaire Française, *Christienne et Lissarrague, généraux, Lavauzelle, Paris, 1980.*

Histoire de Boulogne, *Hautefeuille, A., et L. Léonard, Boulogne, 1860.*

Histoire de France, *Michelet, Jules, 19 vol., Paris, 1879.*

Histoire de la marine française, *La Roncière, Charles de, Plon, Paris, 1899.*

Histoire Générale des Antilles Habitées par les Français, *Dutetre, Père Jean-Baptiste, Paris, 1667.*

Histoire de la Bretagne, *Arthur de La Borderie et Barthélemy Pocquet, Éditions J. Plihon et L. Hommay, Rennes, 1914.*

Histoire de la Guerre de Sept ans, commencée en 1756 et finie par la paix d'Hubertsbourg, le 15 février 1763, *baron de Bock, Mérigot jeune, Cologne et Paris, 1770.*

Histoire de Saint-Cast-le-Guildo, *Amiot, Pierre, Saint-Cast, 1990.*

Historia ecclesiastica, *Ordéric Vital, [moine « pied-noir » de père français et de mère anglaise ; son père avait combattu à Hastings], rédigée en latin, traduction de Marjorie Chibnall, Clarendon Press, Oxford, 1969.*

History of the British Army, *Fortescue, J. W. Macmillan and Co. Limited, St. Martin's Street, 13 vol., Londres, 1883.*

History of the Liverpool Privateers and Letters of Marque with an account of the Liverpool Slaves Trade, *Gomer Williams, William Heinemann Pub., Londres, 1897.*

History of the War between France and England on the Coast of Coromandel, *Cambridge, R.O., Londres, 1762.*

History of the British Empire in India [The], *Thornton, Edward, Wm. H. Allen & Co., Londres, 1859 (Univ. Laval DS 463 T513 1859).*

History of Ireland from the Union to 1810 from its Union with Great Britain in January 1801 to October 1810 [The], *Francis Plowden, Dublin, 3 vol., 1811.*

History of Boulogne-sur-Mer, from Julius Cœsar to the year 1825, *Pierre Barthélémy de Boulogne, Éditions Doudet-Dupré & Son, Boulogne sur Mer, 1825.*

Idées militaires de la marine au XVIII[e] siècle [Les], De Ruyter à Suffren, *Castex, amiral Raoul, Paris, 1911.*

Influence of Sea Power upon The French Revolution and Empire, 1793-1812, *Mahan, A.T. capitaine, 5[e] éd., Sampson Low, Marston, Searle & Rivington, Londres.*



Ireland's English Question, Anglo-Irish Relations 1534-1970, *Patrick O'Farrell, Schocken Books, New York, 1971.*

Jacobite Risings in Britain [The], 1689-1746, *Lenman, Bruce, Eyre Methuen, Londres, 1980.*

Jean de Vienne, amiral de France, 1341-1396, *marquis Terrier de Loray, Paris, 1877.*

Jean de Vienne, amiral de France, *Terrier de Loray, Paris, 1877.*

La Rochelle [Le], *François Vaux de Foletier, éditions artistiques Raymond Bergevin, La Rochelle, 1926.*

—— [Strategikos], *Onasandre, traduction de Guischardi, in Liskenne et Sauvan,* Bibliothèque historique et militaire, *t. III, Paris, 1840.*

« Letter from Admiral Graves to Lord Sandwich, 14 septembre 1781 », Graves, Sandwich papers, 1771-82, *ed. G.R. Barnes et J.H. Owen, Navy Records Society [1895].*

Lord Hood and the Defense of Toulon, *Rose, J.H., Cambridge, 1922.*

« Lutte sur mer au XIVe Siècle, et la prise de Jersey en 1406, [La] », par Hector de Pontbriand, dans la Revue L'Association bretonne, *(1892) Jouon des Longrais.*

Marine française dans la Seconde Guerre Mondiale [La], *amiral Auphan et Jacques Mordal, Éditions France Empire, Paris, 1967.*

Medieval English Warfare, *R., R., Sellman, Methuen's Outlines, Methuen & Co., Ltd., Londres, 1960.*

Mélanges stratégiques, *Castex, amiral Raoul, Académie de Marine, Paris, 1976.*

Mes campagnes de mer sous Louis XIV, *Philippe de Vellette-Mursay, présenté par Michel Vergé-Franceschi, Tallandier, Paris, 1991.*

Narratives of some Passages in the Great War with France, 1799-1810, *Sir Henry Edward. Bart Bunbury, Peter Davies Publishings, Londres, 1927.*

Navy in the English Civil War [The], *J.R. Powell, Archon Books, Hamden-Londres, 1962.*

Oxford Illustrated History of Ireland [The], *R.F. Foster, Oxford University Press, Oxford, 1991.*

Pensée militaire des origines à 1914 [La], *général Emile Wanty, Brépols, Bruxelles.*

Plan des Principales Places de Guerre et villes maritimes frontalières du Royaume de France, *Lemau de La Jaisse, publié chez Didot, Paris, 1736.*

—— Poliorcétique, *Énée le Tacticien, traduction de A. Bon, Les Belles Lettres, Paris, 1967.*

Précis historique de la Guerre d'Espagne et de Portugal de 1808 à 1814, *Carel, Auguste, Éditeur Vve Jeunehomme, Paris, 1815.*

Précis historique du Havre militaire, *Tribouillet, Lieutenant, Imprimerie Lemale, Le Havre, 1900.*

Quatrième guerre navale entre la France et l'Angleterre, *Charles de La Roncière, Paris, 1890.*

Recherche sur les effectifs des Armées françaises, des Guerres d'Italie aux Guerres de Religion, *Lot, Ferdinand, Éditions Sevpen, Paris, 1962.*

Relation de ce qui s'est passé dans les isles et terre ferme de l'Amérique pendant la dernière guerre avec l'Angleterre, *d'Elbée, Paris, 1671, 2 vol.*

Revolutionary Ireland and its Settlement, *R.H. Murray, Londres, 1911.*



Royal Navy [The], A History from the Earliest Times to the Present, *Clowes, Sir William Laird, Sampson Low, Marston & Company, Ltd., Londres, 1897, 7 vol.*

Scotland and the French Revolution, *Henry, W. Meikle, Londres, 1912.*

Scottish Jacobite Movement [The], A Study in Economics and Social Forces, *George Pratt Insh, The Moray Press, Édimbourg, 1952.*

Shaping of England [The], *Asimov, Isaac, Houghton Mifflin Company, Boston, 1969.*

Siècle des Plantagenets et des Valois [Le], *Kenneth Fowler, Paris, 1968.*

Stratégie des opérations combinées, *Castex, amiral Raoul, Centre des Hautes études navales, Paris, 1933.*

Suffren et ses ennemis, *La Varende, Flammarion, Paris, 1967.*

The Catholic Highlands of Scotland, *dom Odo Blundell, O.S.B., 2 vol., Sands & Co., Londres, 1909. [dernière copie aujourd'hui, bibliothèque vaticane]*

Théories stratégiques, *Castex, amiral Raoul, 5 vol., Éditions maritimes, Paris, 1929-1935.*

Traité sur l'Art de la Guerre, *Bérault Stuart, Introduction et Édition par Élie de Comminges, Éditions Martinus Nijhoff, La Haye, 1976.*

Traité de tactique, *Asclépiodote, traduction de L. Poznanski, Les Belles Lettres, Paris, 1992.*

Traité de l'Art de la Guerre, par principes et par règles, *Jacques-François de Chastenet, marquis de Puységur, maréchal de France, ouvrage de M. le maréchal de Puy ségur, mis à jour par M. le marquis de Puységur son fils, etc. Paris, 1748.*

Traité de l'attaque des places, *maréchal de Vauban, Paris, 1706.*

Victoires, conquêtes, désastres, revers et guerres civiles, de 1792 à 1815, *Société de Militaires et de gens de lettres, 25 tomes, Panckoucke Éditeur, Paris, 1821.*

War in the Peninsula (1807-1814) [The], *major-général sir W.F.P. Napier, Éditions Thomas and William Boone, Londres, 1853.*

Dictionnaire des batailles navales franco-anglaises



Ce livre fort complet, émaillé de références aux tacticiens et aux stratèges de tous les temps, sera un outil indispensable pour l'amateur, l'élève officier qui apprend le métier des armes, le professeur qui veut illustrer ses cours, le passionné de hauts faits et d'aventures, l'historien désireux d'approfondir ses connaissances, le lecteur curieux...

Cet ouvrage captivant fait revivre des capitaines légendaires comme Le Moyne d'Iberville, le Bailli de Suffren, Surcouf, Horatio Nelson ou l'Acadien Deschamps de Boishébert. Les récits décrivant certaines conséquences des guerres, l'usure des forces vives des nations belliqueuses dans des conflits désastreux, sont enrichis d'anecdotes et accompagnés de cartes, de plans et d'illustrations. Plus de cent combats navals sont classés par ordre alphabétique afin de faciliter le travail du chercheur.



ISBN 978-2-921668-19-4